BIULETYN INFORMACYJNY
IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI

WYCHODZI 3 RAZY W MIESIĄCU

ROK II. | GDYNIA, dnia 12 października 1933 | NR. 27

REDAKCJA I ADMINISTRACJA: Izba Przemysłowo-Handlowa w Gdyni
Referat Prasowy, ul. Świętojańska, tel. 1643.
PRENUMERATA: w kraju kwartalnie 3 zł., zagranicą 5 zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415 Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

PRZEDRUK DOZWOLONY ZA PODANIEM ŹRÓDŁA

TREŚĆ:

Nakładem Izby Przem.-Handlowej w Gdyni. — Redaktor odpow. Józef Kunert L. S. G.

Założenie Towarzystwa Polsko-Angielskiego w Gdyni.
„Morskie Zagadnienia Polski".
Statki oczekiwane w Gdyni.

ODJAZDY I PRZYJAZDY STATKÓW.

WIADOMOŚCI MORSKIE.

Sprawa okrętu „Normandie"
Duńskie stawki frachtowe.
Rząd Japoński udziela subwencyj towarzystwom okrętowym.
Niemieckie subwencje dla linij okrętowych.
Szweckie stawki frachtowe.
Umowa w sprawie komunikacji między Europą a Ameryką Północną.

WIADOMOŚCI CELNE, EKSPORTOWE I IMPORTOWE.

Nowe cła wywozowe od artykułów mięsnych.
Monopol importu warzyw w Holandji.
Ograniczenie przywozu ziemniaków w Szwajcarji.
Faktury konsularne przy imporcie do Chin.
Świadectwa zdrowotności przy imporcie produktów roślinnych do Argentyny.
Zmiany przepisów celnych i dewizowych zagranicą w okresie od 7 do 27 września 1933 r.

SPRAWY KOMUNIKACYJNE.

Nowe wydanie czechosłowacko-polskiej taryfy portowej.
Taryfa polsko-czechosłowacko-jugosłowiańska na przystaniach dunajowych.
Zmiany towarowych taryf kolejowych.
Odwołanie obowiązku kolei napełniania lodem wagonów lodowni na stacjach Grudziądz, Tczew i Puck.
Wstrzymanie ładowania ziemniaków na pewnych stacjach na Pomorzu.
Przystąpienie kolei prywatnej Herby Nowe — Gdynia do Konwencji Międzynarodowej.
Komunikacja telefoniczna z Afryką Północną.

KOMUNIKATY I INFORMACJE.

Ulgi w spłacie nadzwyczajnej daniny majątkowej.
Uproszczenie urzędowania w dziedzinie podatku przemysłowego.

PRZEMYSŁ I HANDEL RYBNY NA WYBRZEŻU.

Organizacja handlu zamorskiego.

(Referat Dyrektora Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni Mgr. praw *Henryka Krupskiego*, wygłoszony na Kongresie Kupiectwa Polskiego w Toruniu w dniu 24-go września 1933 r.)

Handel zamorski, którego szlaki prowadzą przez międzykontynentalne pomosty, jakiemi są morza, jest tą maszyną, tym motorem, który uruchamia gospodarkę światową.

Polska, która śmiało można powiedzieć, aż do czasu odzyskania niepodległości nie zajmowała się handlem w większem tego słowa znaczeniu wogóle, zaś w dziedzinie handlu zagranicznego już w zupełności się nie zaznaczyła, gdyż wszelkie odnośne interesy załatwiały za nią narody i państwa zaborcze, wstąpiła w orbitę międzynarodowego handlu zupełnie nieprzygotowana i w ten sposób zmuszona koniecznością improwizowała w pierwszych latach powojennych własny handel zamorski. W dzisiejszej zaś dobie kryzysu i zmian podstawowych metod w handlu zagranicznym, musiała stanąć do startu ze staremi, doświadczonemi narodami.

Do tego wyścigu staje dzisiaj Polska jako równy z równym. Państwa dawne musiały zmienić swoje metody pracy i szukać nowych rozwiązań na tle niesłychanie zwiększonej a koniecznej interwencyjności państwa, które własne reżima handlowo-polityczne dla ratowania bilansów płatniczych, kursu waluty, podtrzymania rodzimej produkcji, stawiają na zupełnie innych podstawach i zasadach, jak te, które obowiązywały w latach przedwojennych, względnie w bezpośrednich kilku latach powojennych. Kryzys zatem obecny chociaż to brzmi paradoksalnie, stworzył dla nas sytuację pomyślną, a wysiłek nasz może mieć dodatnie rezultaty, gdyż bez kryzysu wyzwolenie gospodarcze w dziedzinie międzynarodowej wymiany towarowej z pod hegemonji narodów, które opanowały handel światowy, byłoby bardzo trudne. Dzisiaj nie wolno nam się wymawiać, że my tego nie możemy zrobić, że my nie jesteśmy przygotowani, tylko śmiało i pełni otuchy musimy stanąć w szranki do walki o zapewnienie naszego bytu i suwerenności gospodarczej.

Musimy sobie powiedzieć, że nie wolno nam być państwem kolonjalnem, czy też — tummelplatzem ekspansji narodów zachodu, musimy tak jak i one penetrować na zagranicznych rynkach, pozostając w bezpośrednim kontakcie z zagranicznym producentem i zagranicznym odbiorcą.

Przechodząc do tematu mojego referatu dzielę organizację importu i eksportu drogą morską względnie związane z tem zagadnienia na następujące zasadnicze grupy:

1) dokonywanie zakupów względnie sprzedaży na zamorskim rynku zagranicznym,
2) obranie odpowiedniej linji transportowej dla przewożenia towarów,
3) usprawnienie funkcji portów,
4) uruchomienie odpowiedniego aparatu handlowego w portach i usprawnienie dystrybucji towarów, składowanych w magazynach portowych,
5) komunikacja pocztowa, telefoniczna i telegraficzna z zamorską zagranicą,
6) polityka kredytowo-handlowa własnych banków przy finansowaniu eksportu i importu drogą morską,
7) dostosowanie polityki państwowej w dzisiejszej dobie kryzysu gospodarczego do organizacji handlu zamorskiego.

Pozwolę sobie po krótce każdy z powyższych punktów naświetlić.

Kupiec lądowy, zajmujący się dystrybucją towarów wewnątrz kraju, spełnia naturalnie ważką rolę gospodarczą, przyczyniając się do racjonalnego rozdziału wyprodukowanych artykułów. Czynności te jednak przy praktycznym zmyśle kupieckim nie przedstawiają większych trudności. Natomiast kupiec zamorski musi przy użyciu swego najwyższego intelektu wykonywać z jednej strony służbę pionierską dla wprowadzenia po jaknajlepszych cenach, na jaknajlepszych warunkach, w jaknajwiększej ilości możliwie wykończonych wyrobów rodzimych na rynki zagraniczne, z drugiej strony musi nabywać towary obce na jaknajlepszych warunkach z przeznaczeniem ich dla konsumcji wewnętrznej. Kapitał w takie przedsiębiorstwa inwestowany winien sobie zdawać sprawę, że ewentualne zyski mogą być oczekiwane, w dalszej przyszłości, dalej, że ryzyko jest znaczne, wobec czego tego rodzaju przedsiębiorstwa z reguły rozporządzać muszą znacznie większym kapitałem obrotowym jak przedsiębiorstwa lądowe.

Poza materjalną stroną, wymagają interesy zamorskie dużego rozmachu, znakomitej organizacji, skomplikowanej służby informacyjnej w odniesieniu do badania konjunktur

i stosunków zarówno politycznych, jak i gospodarczych w zamorskich krajach zbytu wzgl. zaopatrywania. Tylko nader umiejętne dopasowanie się do rynku światowego, tylko wysokie kwalifikacje praktyczne i teoretyczne kupca zamorskiego, wyrażające się w pełnem orjentowaniu się w polityce gospodarczej świata, w prawodawstwach zagranicznych, w znajomości bilansowania, w znajomości obcych języków itd. może tego rodzaju placówkom handlowym dać dodatnie wyniki.

Ideałem sprawnej organizacji importu jest umiejętność dokonania jaknajtańszego zakupu na najdogodniejszych warunkach bezpośrednio u zagranicznego producenta względnie z pominięciem drogiego pośrednictwa, z pominięciem obcych pośredniczących portów, obcych linij transportowych i obcych usług.

Aby ten zasadniczy warunek został spełniony musi kupiec zamorski, importer czy eksporter zaznajomić się jaknajdokładniej z sytuacją, jaka na danym rynku panuje w danej branży, która to dziedzina wymaga istnienia całego szeregu pomocy, udzielanych bądźto przez państwo, bądź przez organizacje prywatne. Pomoc państwa będzie się odnosiła w pierwszym rzędzie do sprawnego funkcjonowania własnych konsulatów, do zawierania międzynarodowych umów handlowych i konwencyj, odpowiadających warunkom produkcji handlu rodzimego w celu ułatwienia mu wyjścia na zagranicę, do ułatwień autonomicznych w formie preferencji, wreszcie do przywilejów w rozmaitych dziedzinach własnego ustawodawstwa gospodarczego. Pomoce te jednak są niewystarczające i muszą być uzupełnione własną inicjatywą handlu, w kierunku tworzenia giełd towarowych i instytutów informacyjnych, możliwości zabezpieczenia strat przy terminowych zakupach względnie sprzedażach, organizacji własnych placówek wywiadowczych względnie reprezentacji zagranicą, wkońcu ustalenia takich norm kalkulacyjnych, któreby umożliwiały sprzedaż towaru cif obcy port i kupno towaru fob port zagraniczny.

W tej dziedzinie, zdaniem mojem, jest handel polski jeszcze daleki od osiągnięcia ideału. — -

Jakkolwiek dzięki wybudowaniu portu w Gdyni akcja państwowo-społeczna, dotycząca przekierowywania importu na nasze porty, wybija się w ostatnich latach wyraźnie na czoło naszych wydarzeń gospodarczych, dokumentując najniezawodniej konieczność swobodnego dostępu Polski do morza, to niemniej jednak w całym szeregu importowanych artykułów używamy jeszcze obcego pośrednictwa, obciążającego dość znacznie nasze tranzakcje importowe i eksportowe. Statystyka w tym względzie zebrana wykazuje, że przywóz artykułów takich jak: bawełna, wełna, tytoń, skóry surowe, kawa, garbniki i herbata w roku 1931 wynosił jeszcze zgórą 26% ogólnego przywozu pod względem wartościowym, które dokonane były nie bezpośrednio przez nas w krajach produkcji, lecz drogą pośrednią i to niekiedy z drugiej a nawet trzeciej ręki.

Z wyżej wymienionych pomocy dla organizacji handlu zamorskiego, Rząd Rzeczypospolitej, o ile chodzi o zakres państwowy, wykazuje sprawną politykę w zakresie traktatów handlowych i własnej polityki handlowej, umożliwiającą nam znamienicie ekspansję gospodarczą na zewnątrz i nawiązanie bezpośrednich relacyj z zagranicznym dostawcą i odbiorcą. Usprawnienie działalności naszych placówek konsularnych postępuje również naprzód; mógłbym wymienić cały szereg konsulatów naszych, które oddają nam pierwszorzędne usługi w tym względzie. Natomiast utrudnienia mamy jeszcze znaczne pod względem paszportowym, o usunięcie których, odnośnie do popierania tej dziedziny handlu, stale zabiegamy.

Natomiast, o ile chodzi o prywatną inicjatywę, to rzeczywiście nie możemy pochwalić się znaczniejszemi organizacjami.

Państwowy Instytut Eksportowy jest w dzisiejszej dobie powiązania eksportu z importem w swojej działalności nie bardzo skoordynowany; wskutek czego istnieje prawie dwutorowość; z jednej strony Państwowy Instytut Eksportowy zajmuje się tylko eksportem, z drugiej zaś związany z eksportem, import plącze się w alembiku najrozmaitszych organizacyj oficjalnych, półoficjalnych, prywatnych tak, że w tym względzie stworzenie jakiejś jednostki, obejmującej eksport i import, staje się dzisiaj koniecznością.

Nie posiadamy dalej w kraju odpowiedniego aparatu informacyjnego o firmach krajowych i zagranicznych, co przecież stanowi podstawę do udzielenia kredytów. Dziwnem jest wprost, że, o ile chodzi o polskie wewnętrzne stosunki handlowo-gospodarcze, znajdują one odzwierciedlenie jeszcze po dzień dzisiejszy przedewszystkiem na takich światowych centrach światowej ekspansji, jakiemi są Berlin i Wiedeń. Zagraniczny odbiorca czy dostawca, jeżeli chce się o Polsce względnie o firmach w Polsce coś dowiedzieć, zwraca się nie gdzieindziej po dyskretne wiadomości, jak do Berlina i Wiednia. Że naturalnie zagraniczna ekspansja gospodarcza jako swoje forpoczty używa te insty-

tuty informacyjne, wyposażone w olbrzymie archiwa oraz materjał informacyjny, dotyczący doświadczeń z kupcami polskimi, jest jasnem, a urabiana przez te instytucje opinja handlowo-kredytowa idzie stanowczo po linji polityki okupacji gospodarczej Polski. Konieczność zatem utrzymania i powstawania własnych takich instytutów, z punktu widzenia polityki kredytowo-handlowej jest uzasadnioną.

Przechodząc do drugiej grupy zagadnień, t. j. do transportu zakupionego względnie sprzedanego towaru, to w tej dziedzinie sprawnie zorganizowane firmy spedycyjno-morskie, sprawne firmy maklerskie, sprawne linje okrętowe, sprawne koleje i umowy kolejowo-żeglugowe, odgrywają najważniejszą rolę. I w tej dziedzinie, zwłaszcza w ostatnich dwóch latach, postawiliśmy pierwsze kroki w naszym porcie gdyńskim, dysponujemy już kilkoma poważnemi, rodzimemi przedsięb. spedycyjno-morskiemi. Nasze firmy maklerskie nawiązują coraz szersze kontakty z zagranicznymi armatorami, pracują sprawnie i konkurencyjnie, tak, że ten rodzaj pośrednictwa handlowego, dotychczas również dla nas nowy, spełnia swe funkcje akwizycyjne zupełnie poprawnie. U nas w Gdyni niektóre firmy kumulują funkcje spedytora morskiego, maklera i armatora. Także dział asekuracji morskiej, oparty na zagranicznych okrętowych towarzystwach asekuracyjnych, rozbudowujemy z roku na rok i staramy się o szkolenie w tym trudnym dziale prawa morskiego, własnych asekurantów, własnych dyspaszerów, własnych komisarzy hawarji, własnych zwyczajów handlowych, odnoszących się do spedycji, trymerki itp.

Dążymy do zwiększenia rodzimych linij regularnych, wychodząc z założenia, że handel idzie za banderą. Jasnem jest, że tworzenie tych szlaków zależne jest od ilości i bezpośredniości ładunków. W tym kierunku już zaznaczają się szlaki polskiej zamorskiej ekspansji w kierunku krajów skandynawskich, Anglji i Stanów Zjednoczonych, dokąd z naszych portów prowadzą bezpośrednie linje.

Sprawa frachtów morskich, stosowanych w żegludze, jest jednem z najbardziej skomplikowanych zagadnień, gdyż poza momentem konkurencyjności poszczególnych linij, wchodzą w grę odpowiednie techniczne urządzenia jednostek pływających, wchodzą w grę konwencje i umowy, zawarte z innemi linjami i obcemi portami, a mające na celu konieczny przeładunek w portach, zwłaszcza dalekomorskich, w ten sposób otaryfować, żeby pozycje te, o ile możności, równały się taryfie bezpośredniej. To samo dotyczy umów, jakie towarzystwa żeglugowe zawierają z przedsiębiorstwami kolejowemi dla ustalania stawek frachtowych mieszanych kolejowo-morskich od stacji załadowania do portu przeznaczenia względnie stacji przeznaczenia zagranicą. I w tej dziedzinie posuwamy się naprzód i musimy stwierdzić, że nasze linje żeglugowe są konkurencyjne, gdyż przedsiębiorstwa te, przy stosunkowo nieznacznych subwencjach państwowych, są samowystarczalne.

Następną grupę w organizacji handlu zamorskiego stanowi funkcjonalne usprawnienie portu, do którego towar zamorski przychodzi i z którego towar ten odchodzi.

Na czoło tego zagadnienia wysuwa się techniczna strona, którą stanowią odpowiednie wyposażenia nabrzeży portowych jak dźwigi, magazyny, przeznaczone do składowania długo- i krótkoterminowego, tranzytowego i wolnocłowego, do składowania różnorakich towarów, chłodnie, bocznice i urządzenia kolejowe, strefa wolnocłowa itd.

Ważką rolę odgrywa także polityka przy stosowaniu stawek za rozmaite świadczenia ze strony zarządu portu, jak opłaty za pilotaż, postojowe, opłaty kejowe, za siłę elektryczną, dźwigowe, składowe itp. Kwestja odprawy celnej, regulowana przez instrukcję morsko-celną, jest również ważnym momentem przy usprawnieniu handlu zamorskiego. Postawienie na odpowiednim poziomie rzeczoznawstwa portowego, którego orzeczenia winny posiadać dalekosiężną moc dowodową, przyjętą przez zagranicę, jest także pierwszorzędnym problemem przy regulacji tego handlu. Wkońcu usługi portowe jak holowanie, cumowanie statków, dalej dysponowanie odpowiednio kwalifikowanemi kadrami robotników portowych, sztauerów itd. stanowią nieodzowne warunki dla usprawnienia funkcji portu.

I w tej wielkiej dziedzinie port gdyński zaczyna dorównywać nawet skomplikowanym wymaganiom handlu zamorskiego, a powołane do tego czynniki, zarówno urzędowe, jak i prywatne organizacje, w codziennej żmudnej pracy starają się usuwać usterki i niedomagania, zaś powołane do tego instytucje pogłębiają również swoje teoretyczne wiadomości w każdym z powyższych zagadnień.

Muszę jeszcze wspomnieć, że ważką rolę w tym względzie, zwłaszcza w odniesieniu do portu gdyńskiego, odgrywa stosowanie jaknajoględniejszej polityki terenowej w porcie, aby nabrzeża nasze wielkim kosztem i nakładem pracy budowane, były w jaknajekonomiczniejszy sposób dla gospodarstwa narodowego eksploatowane.

Przechodząc do czwartej grupy organizacji handlu zamorskiego, t. j. odpowiednie wyposażenie, założenie i stworzenie portowych zakładów handlowych, muszę zaznaczyć, że port, zwłaszcza tak duży jakim jest np. port gdyński, nie może być uważany tylko jako stacja przeładunkowa dla zaplecza. Port ten musi z natury rzeczy być również portem handlowym, to znaczy koncentrować handel hurtowy importowanego z zagranicy względnie eksportowanego artykułu.

Że naturalnie w procesie nastawiania się handlu wewnętrznego na handel portowy pewne ofiary wskutek zmiany utartych form handlu muszą być poniesione, jest jasne, a śledząc historję rozwoju handlu w większych portach zagranicznych, konstatujemy, że w tym kierunku miały miejsce długoletnie ewolucje, zanim formy tego handlu się utarły. Rząd Rzeczypospolitej niewątpliwie idzie po tej linji i stwarzając warunki pewnych przywilejów dla firm osiedlających się w Gdyni przedewszystkiem w dziedzinie skarbowej, celnej, wyżłabia drogi do tej ewolucji.

Portowy aparat handlowy, koncentrując importowany hurt, stwarza przemysł handlowy, zajmujący się przerobem importowanego artykułu dla konsumcji. W Gdyni możemy zaobserwować już kilka tego rodzaju przemysłów, jak dojrzewalnie bananów, fabryki konserw rybnych, oczyszczalnie suszonych owoców, które to przemysły z chwilą pełnego uruchomienia strefy wolnocłowej niezawodnie zwiększą się.

Odpowiednia organizacja importu zamorskiego wpływa dodatnio na regulowanie handlu odnośnemi artykułami na rynku wewnętrznym, co w naszych stosunkach, w szczególności o ile chodzi o branżę owocową, jest nader wskazane.

W najbliższym czasie projektujemy organizację hal aukcyjnych na sprzedaż owoców południowych. Nasi kupcy hurtownicy będą mogli te artykuły zakupywać bezpośrednio w Gdyni po najtańszych cenach, uzyskanych w drodze przetargu publicznego. Mam nadzieję, że przy tej sposobności port gdyński będzie miejscem zakupu dla naszego naturalnego zagranicznego zaplecza jak Czechosłowacji, Rumunji oraz krajów bałtyckich i że stworzenie tej bazy pociągnie za sobą zainteresowanie zagranicznych producentów i w innych gałęziach importu. Mam tu na myśli koncentrację handlu importowanemi ciężkiemi skórami, bawełną, wełną, artykułami kolonjalnemi, jelitami, śledziami itd.

Organizacja hurtu w porcie wymaga wreszcie usprawnienia dystrybucji towaru, który będzie składowany w odpowiednich magazynach, chłodniach, gdzie może wyczekiwać odpowiednich konjunktur zagranicą względnie reekspedjować go do kraju. W tym kierunku ważką rolę odgrywać będzie odpowiednia polityka taryfowa, eksploatacyjna i komunikacyjna kolei państwowych, które to zagadnienia ułatwią handlowi dystrybucję eksportowanego względnie importowanego towaru zamorskiego.

Ułatwienie połączeń telefonicznych, telegraficznych z zamorską zagranicą, w szczególności szybkość i taniość tych połączeń, stanowią dalsze podstawowe warunki rozwoju organizacji naszego handlu zamorskiego.

Przechodząc do zagadnienia finansowego, muszę poddać analizie bliżej organizację eksportu w krajach obcych w porównaniu z nami i tutaj spotykamy lukę w odniesieniu do uruchomienia aparatu finansowego, związanego ściśle z organizacją eksportu, zwłaszcza drogą morską. Nie mamy instytucji, ubezpieczającej kredyty eksportowe; posiadamy tylko gwarancję kredytów eksportowych na tranzakcje z Rosją Sowiecką.

Należyta organizacja eksportu wymaga organizacji trzech rynków: pieniężnego, akceptowego i dyskontowego. U nas ani odcinek finansowania produkcji na eksport, ani też finansowania samej tranzakcji eksportowej, nie jest załatwiony. Nie widzimy zainteresowania banków naszych w finansowaniu produkcji eksportowej i handlu eksportowego. Banki patrzą tylko na kredytobiorcę z punktu widzenia jego wypłacalności i jego solidności, nie zaś na sam interes eksportowo-importowy. Szczególnie nieodzowną pomocą finansową winien być otoczony średni i drobny eksport, czy to w formie zaliczki na skup towarów jak: jaja, szczecina, nasiona, czy to w formie finansowania samych tranzakcyj eksportowych przez t. zw. kredyt dokumentowy (crédit documentaire). Brak tych kredytów wzgl. tych pomocy finansowych powoduje czasem niesłychany wyzysk ze strony zagranicznych odbiorców, finansujących eksporterów nie rozporządzających własnemi kapitałami wzgl. nie korzystających z kredytów bankowych. Pierwszym zato postulatem w tej dziedzinie będzie uruchomienie kredytów na skup i przerób towarów eksportowych.

Akcept traty, dyskonto i lombard są zagranicą codziennemi operacjami finansowemi, stwarzającemi potęgę państw eksportowych. Wydaje się zatem słuszne i konieczne, aby w organizacji handlu zamorskiego akcept dobrej traty, jej dyskonto, awans na tratę lub pod dokumenty został w większej mierze stosowany przez nasze banki jak dotychczas. Ryzyko, związane z kredytem dokumentowym, w szczególności ze względu na to, że

Polska nie posiada zorganizowanej sieci zagranicznych korespondentów, mogłoby być przez stworzenie pewnego funduszu w wysokości np. 10% danej operacji pokryte.

Następnym brakiem w naszej organizacji eksportu morskiego jest w wielu wypadkach brak odpowiednich związków branżowych. Organizacje zawodowe jak i handlowe byłyby organem informacyjnym dla swych członków. Takim organizacjom możnaby powierzać pewne funkcje jak kontrolowanie działalności eksportowej członków, opinjowanie solidności i wypłacalności poszczególnych eksporterów itp. Brak jest również takich jednostek handlowych, któreby się składały ze słabych finansowo eksporterów jak spółdzielni wojskowych itp.; w ten sposób skomulowani eksporterzy dawaliby większą gwarancję dla kredytowania ich tranzakcji przez banki.

Co się tyczy udziału państwa w akcji międzynarodowej wymiany towarów, to w dzisiejszem ogólno-światowem przesileniu z konieczności musi być ona daleko idąca. Walka o kurs własnej waluty, uzależniony u nas w dużej mierze od aktywności bilansu płatniczego wysuwa się na czoło interwencjonizmu państwowego w omawianej dziedzinie.

W czasach normalnych przedwojennych, a nawet i w pierwszych czasach powojennych bilans handlowy nie odgrywał dla poszczególnych państw poważniejszej roli, gdyż wyrównanie ewentualnego ujemnego salda w bilansie handlowym dokonać było łatwo drogą aktywnych pozycyj w bilansie płatniczym. Aktywnemi pozycjami było np. udzielenie kredytu państwu dłużniczemu, zwiększenie ruchu obcych, przejęcie kosztów transportu itd. Obecnie sytuacja ta doznała djametralnych zmian i zmusiła poszczególne państwa do porzucenia w traktatach handlowych klauzuli największego uprzywilejowania i sprowadzenia reżimu handlowo-politycznego na tak specyficzne tory, że dzisiaj pozostawienie międzynarodowej wymiany towarów inicjatywie prywatnej bez jaknajdalej idącego interwencjonizmu państwowego jest nie do pomyślenia. Każde z państw, starając się, o ile możności, swój bilans handlowy w stosunku do drugiego państwa utrzymać jak jeden do jeden, oplątuje międzynarodową zmianę towarów taką ilością najrozmaitszych zapór, czy to w dziedzinie celnej, czy reglementacyjnej, czy dewizowej, że interesy takie zatracają charakter normalnej pracy kupieckiej i muszą być podtrzymywane z konieczności przez państwo.

Cały szereg środków dla popierania eksportu czy to w formie ułatwiania obrotu uszlachetniającego, czy w formie premij eksportowych, czy też wkońcu przez powierzanie importu eksporterom, uzależniając pozwolenia przywozu od przedstawienia zaświadczenia, że towar został wywieziony.

Nie ulega wątpliwości, że wszystkie tego rodzaju zarządzenia, wysiłki i metody utrudniają międzynarodową wymianę towarów, niemniej jednak nie wstrzymują jej. Życie jest tak silne, że łamie wszelkie zapory i właśnie uchwycenie najidealniejszej linji organizacji eksportu jest zadaniem zarówno państwa jak i sfer zainteresowanych.

Niektóre z powyżej wymienionych metod i zarządzeń państwowych mogą wywołać wrażenie zagranicy jawnego dumpingu i spowodować zarządzenia antidumpingowe przez stosowanie do naszych towarów wyższych ceł. Stwierdzić jednak musimy, że u nas te wszystkie pociągnięcia stanowią jedynie środki obrony przed konkurencją państw o zdeprecjonowanej walucie, względnie premje te stosowane są do tych krajów, gdzie musimy konkurować z towarami, pochodzącemi z krajów o zdeprecjonowanej walucie.

Wkońcu muszę nadmienić, że dla zaktywizowania naszego bilansu handlowego w stosunku do krajów Ameryki Północnej i Południowej nieodzowne jest zawarcie unilateralnych umów kompensacyjnych, gdyż przy ewentl. pogorszeniu się sytuacji w eksporcie do innych krajów, saldo ujemne z Ameryką może zaważyć na aktywności naszego bilansu płatniczego. Wszelkie zatem w tym przedmiocie poniesione wysiłki, a nawet i ofiary, będą dla naszego gospodarstwa narodowego opłacalne i przyczynią się do umocnienia naszej ekspansji zamorskiej.

W moim referacie starałem się zebrać zasady i warunki, w jakich nasz import i eksport drogą morską się dokonuje, starałem się wykazać luki, które w organizacji tych dziedzin gospodarczych są widoczne a wreszcie starałem się zwrócić uwagę na możliwości, jakie stoją otworem dla polskiego handlu i przemysłu, który w dzisiejszej dobie winien wszystkim hasłom i apelom, wychodzącym ze strony urzędowej, jak i ze strony organizacyj i instytucyj gospodarczych dawać pełny posłuch i wytężyć wszelkie siły, by w walce na tym tak ważnym odcinku gospodarczym dojść do zwycięstwa.

Apeluję z tego miejsca, a w szczególności do kupiectwa polskiego na Pomorzu, które, jako stanowiące naturalne zaplecze naszego suwerennego portu, winno być „schrittmacherami" w tym wyścigu i swoje prace organizacyjno-zawodowe wysilać także w kierunku organizacji handlu zamorskiego i nie dać się zdystansować obcym.

Wzrost obrotów towarowych w porcie szczecińskim

Ze sprawozdań portu szczecińskiego wynika, że obrót towarowy tego portu w roku bieżącym wzrósł znacznie w porównaniu z obrotem w roku poprzednim i to w znaczniejszym stopniu, niż w Gdyni. Analiza jednak wzrostu tego obrotu wykazuje, że nie nastąpił on kosztem portu w Gdyni, nawet w ostatnich miesiącach zaciętej walki taryfowej ze strony kolei niemieckich, mającej na celu zmniejszenie tranzytu przez porty polskie. — Obrót towarowy portu szczecińskiego zwiększył się znacznie w ciągu ośmiu miesięcy roku bieżącego w porównaniu z tym samym okresem roku poprzedniego, lecz nie zdołał jeszcze osiągnąć cyfr z r. 1930 i przedstawia się jak następuje:

	styczeń-sierpień 1933	styczeń-sierpień 1932	styczeń-sierpień 1931
		w tonach:	
Przywóz	1.988.000	1.314.000	2.122.000
Wywóz	745.000	561.000	1.221.000
Razem	2.733.000	1.875.000	3.343.000

Wzrost w stosunku do r. 1932 a spadek w stosunku do r. 1931 wynosił zatem:

	w stosunku do r. 1932		w stosunku do r. 1931	
w przywozie	+ 674.000 t	+ 51%	— 134.000 t	— 6%
w wywozie	+ 184.000 t	+ 33%	— 476.000 t	— 39%
razem	+ 858.000 t	+ 45%	— 610.000 t	— 18%

Porównanie ilości przeładowanych w porcie szczecińskim w omawianych okresach obu lat towarów, okazuje, że na wzrost przywozu w ilości 674.000 t wpłynęło głównie systematyczne skierowywanie węgla z zagłębia Rury do Berlina zamiast wprost koleją przez porty w Emden i Szczecin dla tańszego przewozu wodą i wykorzystania szczecińskich dźwigów mostowych, które z powodu stosunkowo nieznacznego przewozu rud stałyby nieczynnie, gdyż zamiast dowiezionej w omawianym okresie r. 1932 ilości 650.000 t rud, dowieziono tylko 161.000 t. Pozatem wzmożony o 66.000 t dowóz drzewa, o 24.000 t fosforytów i o 22.000 t ziarn soji, stoi w związku z zwiększonem zapotrzebowaniem surowca wskutek ożywienia w szczecińskim przemyśle portowym, a mianowicie tamtejszych fabrykach papieru, nawozów sztucznych i olei roślinnych. Reszta pozycyj nie przedstawia poważniejszego znaczenia.

Z zwiększenia się o 184.000 t wywozu przypada 134.000 t na zwiększony eksport zboża, przeważnie do portów nadreńskich, jednak do ilości wywiezionego w ciągu pierwszych 8 miesięcy r. 1931 zboża, brak jeszcze 301.000 t. W eksporcie do portów pozaniemieckich zajmuje poważne miejsce zboże polskie, dowiezione w połowie koleją, a w połowie Wartą i Notecią, który to dowóz zwiększył się w bieżącym roku. Natomiast wywóz mąki i innych przetworów młynarskich z Polski przez Szczecin, który już w r 1932 spadł z 33.908 t w r. 1931 do 2.435 t, nie ożywił się w r. bieżącym. Pozatem intensywniejszy wywóz brykietów z zagłębia Dolno-Łużyckiego do portów skandynawskich przyczynił się do zwiększenia wywozu o 34.000 t, a z zwiększonym dowozem papierówki ściśle jest związany wzrost wywozu papieru przez szczecińską fabrykę Feldmühle o 5.000 t.

Okazuje to, że Szczecin przestawia się obecnie na obroty wewnętrzne niemieckie w roli pośrednika w wywozie produktów rolniczych z wschodnich Niemiec do zachodnich prowincyj niemieckich i w przywozie stamtąd węgla. Zasługuje jednak na uwagę przychylniejsze ustosunkowanie się rządu hitlerowskiego do daremnie przedtem podnoszonych postulatów Szczecina, zmierzających do podniesienia obrotów tego portu, jak świadczy o tem choćby skierowywanie węgla z okręgu Ruhry do Berlina na Szczecin. To też nie od rzeczy będzie zapoznać z dalszemi postulatami, stawianemi przez czynniki, którym rząd hitlerowski powierzył agendy tego portu, z uwagi na prawdopodobieństwo ich stopniowego realizowania. Podczas gdy dawne rządy i dotychczasowa polityka taryfowa kolei niemieckich popierały wyraźnie porty hanzeatyckie, zwłaszcza Hamburg, kosztem innych portów niemieckich, obecnie przynajmniej co do Szczecina wysuwaną jest coraz bardziej zasada utrzymania równowagi na całym obszarze gospodarczym Niemiec przez odpowiedni podział pracy, zapobiegający nadmiernemu skupianiu się funkcyj gospodarczych w jednem miejscu, a wywołującemu anemję w innych częściach kraju. Wskazuje się na to, że każdy port posiada swe naturalne zaplecze, które nie może być ukrócone bez szkody dla całości.

Z podnoszonych postulatów zasługuje na uwagę żądanie stosowania ulg taryfowych między Niemcami zachodniemi a wschodniemi, zwłaszcza wydatnych ulg w komunikacji reszty Niemiec z Prusami Wschodniemi, w takim samym wymiarze do stacyj portowych

Szczecin, Elbląg i Królewiec, by zrównać koszty przewozu towarów koleją przez Polskę z kosztami przewozu przez Szczecin—Elbląg lub Szczecin—Królewiec, ażeby udziały, przypadające z tych przewozów Polsce, przypadły portom i armatorom niemieckim.

Dla wykorzystania taniej drogi rzecznej przez port szczeciński żąda się wprowadzenia tak samo obniżonych taryf dowozowych do portów rzecznych Odry, z jakich korzystają porty rzeczne Renu i Dunaju. Postulat ten najlepiej uwydatnia konieczność niezbyt u nas docenianą rozbudowy i naszej taryfy dowozowej do portów rzecznych Część II, zeszyt 3.

Przedewszystkiem żąda się usprawnienia dowozowej drogi rzecznej do portu szczecińskiego, jaką stanowi Odra, doprowadzenia do skutku budowy kanału, łączącego Górny Śląsk z portem na Odrze w Koźlu, a w porozumieniu z Czechosłowacją budowy kanału, łączącego Odrę z Dunajem jeszcze przed dokonaniem połączenia Renu z Dunajem, dla ściągnięcia tranzytu z krajów południowo-wschodniej Europy do krajów północnych przez Szczecin.

Żądania te doczekały się w roku bieżącym o tyle uwzględnienia, że niedawno wykończony zbiornik wody w Odmuchowie dostarczyć może Odrze około 100 miljonów m^3 wody do podniesienia jej poziomu w razie potrzeby. Przez wypuszczenie w czasie od 24 do 27 czerwca br. z tego zbiornika 11 miljonów m^3 wody umożliwiono przepłynięcie 230 berlinkom, uzyskując podniesienie poziomu wody koło miasta Neisse o 1 m, koło Dyhernfurth o 65 cm, koło Steinau o 55 cm, a pod Głogowem o 40 cm. Skutkiem tego na przebiegu 700 km Odry utrzymuje się sprawność żeglugi o 50 dni dłużej w roku, zapobiegając skutecznie opadaniu poziomu jej wody poniżej 1,40 m. Projektowaną jest budowa drugiej śluzy koło Ransern oraz zbiorników na wodę w Domańczu, Turawie, Rudzie i Sersnie. Na budowę zbiornika pod Turawą wstawiono już do budżetu jako pierwszą ratę 2,5 miljonów RM. Zaczątek kanału górnośląskiego już wykonano. We wrześniu br. wypróbowano na Odrze wynalazek inż. rządowego Assmusa z Opola, umożliwiający żeglugę przy bardzo nawet niskim poziomie wody, polegający na użyciu odciążających pontonów po obu bokach berlinek. Pontony podnoszą berlinki o jakich 50 cm, co powoduje że przy tak znacznie zmniejszonem zanurzeniu mogą berlinki płynąć po płytkiej wodzie.

Przy znacznie większej zasobności w wodę naszej Wisły, naturalna ta droga do portów polskich oczywiście nie potrzebuje się obawiać konkurencji Odry, zwłaszcza, że nasze Ministerstwo Komunikacji przygotowuje się do realizacji zakrojonego na wielką skalę dzieła usprawnienia na niej żeglugi przez uregulowanie koryta i brzegów Wisły na całej jej długości, a nawet jej górnego dorzecza. Dzieło to ma być dokonane w trzech etapach w ciągu 10 lat. Pierwszy etap obejmie uspławnienie Wisły od jej górnego biegu do Zawichostu, budowę zbiorników wody dla Przemszy i Brynicy na Śląsku i portu w Modrzejowie, drugi etap robót regulację Wisły od Zawichostu do Warszawy, głównie od Dęblina, a trzeci dolnego jej biegu. Plan ten ze względu na potrzeby portów naszych winienby objąć także budowę kanału, łączącego z pominięciem terytorjum niemieckiego odcinek Warty z Notecią poprzez kanał bydgoski do Wisły, aby płody rolne z dorzecza Warty i Noteci mogły być spławiane zamiast do Szczecina do portów polskich. Spodziewać się zatem należy, że w tym wyścigu pracy nad usprawnieniem żeglugi rzecznej na Odrze i Wiśle zdystansować się Niemcom nie damy.

Z IZBY

W SPRAWIE OPŁAT TELEFONICZNYCH.

Izba Przemysłowo-Handlowa w Gdyni przesłała do Ministerstwa Poczt i Telegrafów memorjał w sprawie nowych opłat telefonicznych, wprowadzanych wraz z automatyzacją sieci telefonicznej w poszczególnych miastach na Pomorzu.

W memorjale wskazano, iż nowe opłaty telefoniczne pozornie niższe od poprzednich, gdyż przewidują mniejsze opłaty minimalne, okazują się w praktyce znacznie wyższemi i stanowią silne obciążenie dla przemysłu i kupiectwa, nie będących obecnie w możności płacić tak wysokich opłat za telefon.

Izba zaproponowała zmodyfikowanie nowych opłat telefonicznych w tym kierunku, aby, utrzymując opłatę stałą w wysokości 8 zł miesięcznie, zniżono opłatę od rozmowy na 3 grosze, podnosząc równocześnie minimalny kontyngent miesięczny rozmów, obowiązkowy do opłaty, na 150 rozmów miesięcznie.

W SPRAWIE TRANZYTU Z KRAJÓW BAŁTYCKICH.

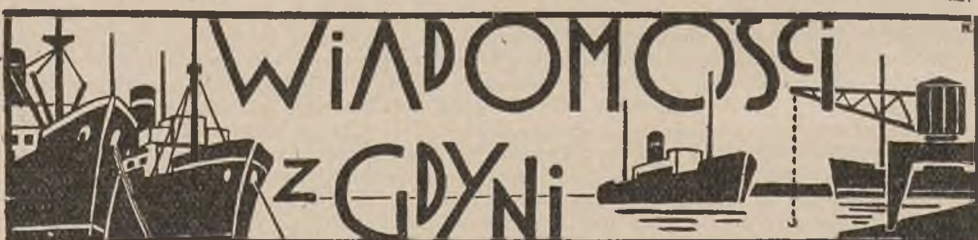
Pan Minister Komunikacji uwzględnił wnioski naszej Izby, dotyczące ułatwienia tranzytu przez Gdynię z krajów bałtyckich. Odnośne zmiany taryfowe wprowadzono w nowej Taryfie Polsko-Czechosłowackiej, która weszła w życie z dniem 1 października br.

W SPRAWIE EKSPORTU KIJÓW WIKLINOWYCH.

Na skutek starań Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni (memorjał z dnia 1. VIII. 1933 r. L. dz. 7815/II/Ku) Ministerstwo Komunikacji włączyło kije wiklinowe z poz. 88 k. t. do poz. d 9, Aneksu do Cz. II. T. T.

Odpowiednie uzupełnienie taryfy ukazało się w Dzienniku Taryf i Zarządzeń Kolejowych nr. 63 z dnia 29 września 1933 r. poz. 485 (str. 623).

Dzięki powyższemu kije wiklinowe korzystać mogą z tych samych ulg wywozowych co wiklina koszykarska i obręcze wiklinowe.



RYNEK FRACHTOWY WE WRZEŚNIU.

Rynek frachtowy był we wrześniu dość ożywiony w odniesieniu do drzewa i zboża. Stawki frachtowe, szczególnie w połowie miesiąca, uległy jednak zniżce i zanotowano kontrakty na ładunki drzewa po stawkach tak niskich, jak na wiosnę tego roku. Pod koniec września tonaż terminowy był znów poszukiwany, wobec czego tendencja była mocniejsza.

ANGLJA. Do Londynu zafrachtowano kilka statków po stawce 28/ — 29/— sh. za std. Baltwood net. Pod mieszane ładunki drzewa do Hull było dosyć tonażu, niestety jednak niezmieniona sytuacja w Hull Victoria Dock, gdzie nastąpiło przepełnienie portu, powodowała pewne trudności przy przyjęciu tonażu. Należy liczyć się przeciętnie, że stawki czekają w Hullu Victoria Dock ok. trzech tygodni na otrzymanie miejsca. Mimo to frachtowano statki po sh. 27/6 za std. Baltwood net.

Pozatem zawarto kontrakt na słupy telegraficzne z Gdańska do Bostonu, oraz na 2 ładunki kopalniaków z Gdańska i Gdyni do Szkocji.

HOLANDJA. Stawki frachtowe na materjał tarty utrzymały się na dotychczasowym poziomie, tj. fl. 13,— za std., natomiast stawki frachtowe na zboże uległy pewnej zniżce. Na statki linjowe podaż ładunków była duża i dlatego zafrachtowano kilka statków dodatkowych.

BELGJA. Podaż ładunków zboża była niezmieniona. Statki linjowe miały dosyć ładunków i można było zafrachtować kilka statków dodatkowych. Zwłaszcza na początek października zafrachtowano kilka staków pozalinjowych. Stawka frachtowa na ciężkie zboże luzem bez zmiany, wynosi ona sh. 4/— za tonę.

Stawki frachtowe na drzewo niezmienione.

FRANCJA. Zafrachtowano kilka statków pod ładunki DBB do Rouen oraz kilka mniejszych statków po 170—200 std. do mniejszych prowincjonalnych portów francuskich.

DANJA. Stawki frachtowe na ładunki motorowych żaglowców uległy dalszej zniżce. Frachtowano znów ładunki zboża po RM 4,75 do portów niepołożonych wyżej jak Aarhus, RM 5,—, do Aalborga, RM 5,25 do Fredrikshavn & Limfjord. Należy zanotować fakt, że czasowo była większa podaż żaglowców, która przewyższała popyt. Kilka małych ładunków soli potasowych do małych duńskich portów prowincjonalnych zafrachtowano po stosunkowo dobrych stawkach, ponieważ chodziło o małe partje i małe nieznane porty.

NOWA FIRMA MAKLERSKA W GDYNI.

W tych dniach powstało nowe przedsiębiorstwo maklerskie w Gdyni, pod firmą „Gdyńskie Maklerstwo Morskie, W. Lisiński i Ska". Przedmiotem działalności przedsiębiorstwa są wszelkie czynności, związane z odprawą i frachtowaniem statków. Biura firmy mieszczą się przy ul. Starowiejskiej nr. 11, tel. 20-73.

LINJA GDYNIA — DALEKI WSCHóD.

Polska Agencja Morska komunikuje, iż reprezentowana przez nią **Linja Gdynia—Daleki Wschód** — Far East Line (Alfred Holt & Co. i Ellermann & Bucknall Steamship Co. Ltd.) posiadać będzie bezpośrednie połączenie okrętowe z portami Półwyspu Malajskiego, Chin i Japonji. Statki zawijać będą do portów: Penang, Port Swettenham, Singapore, Hongkong, Shanghai, Kobe i Jokohama oraz w miarę podaży ładunków do Takao, Hankow, Tsingtan, TienTsin i Dairen.

Wymieniona linja będzie przyjmować również ładunki na bezpośrednie konosamenty z przeładunkiem do portów: Telok Anson, Belawan Deli, Bangkok, Kuching, Malacca, Saigon, Amoy, Canton, Cebu, Foochow, Haiphong, Iloilo, Macao, Manila, Swatow, Wuchow, Chefoo, Hankow, Newchwang, Pukow, Chingwantao, Władywostok, Wuhu, Chemulpo, Otaru, Fusan, Gensan, Keelung, Osaka, Nagoya, Yokkaichi, Nagasaki, Moji, Tokio itd.

Statki ładować będą w Gdyni w odstępach 3 tygodniowych.

Pierwszy statek ładować będzie w Gdyni s/s „Helenus", około 25 listopada br., następnie s/s „Citty of Bath" około 16 grudnia br.

Przesyłki dla powyższej linji należy kierować pod adresem spedytora do stacji: Gdynia-Port, Nabrzeże Rotterdamskie, Hangar nr. 2.

DRUGA WIELKA WYCIECZKA CZECHOSŁOWACKA DO GDYNI

Konsulat R. P. w Morawskiej Ostrawie powiadomił Izbę Przemysłowo-Handlową w Gdyni, iż Gremjum Handlowe w Morawskiej Ostrawie organizuje wycieczkę sfer gospodarczych z całego terenu Moraw i Śląska oraz Słowaczyzny do Gdyni. Wycieczka, w której wezmie udział około 150 osób, ma wyruszyć z Morawskiej Ostrawy dnia 13 października br.

Pozatem Konsulat R. P. w Morawskiej Ostrawie informuje Izbę naszą, że w ciągu miesiąca października br. ma ukazać się numer specjalny „Lidovych Novin" jednego z najpoważniejszych dzienników w Czechosłowacji, poświęcony Gdyni.

SPRZEDAŻ STATKU „WARTA"

Statek „Warta", należący do S. A. Żegluga Polska, przeszedł przed kilku dniami w drodze sprzedaży w ręce armatora włoskiego O. Rosini z Genui. Wymieniony statek został wybudowany w r. 1916 w Detroit (Ameryka), posiada 4200 t. dw. Jest statkiem towarowym, przeznaczonym do przewozu ładunków masowych. Statek ten nabyła Żegluga Polska w r. 1927 od Marynarki Wojennej i eksploatowała go w żegludze nieregularnej, przez cały czas aż do początku roku bieżącego.

Sprzedaż statku „Warta" wiąże się z okolicznością nabycia przez Żeglugę Polską w roku ubiegłym 2-ch nowych statków „Cieszyn" i „Śląsk" wybudowanych według najnowszych wymagań techniki okrętowej, oraz z zamiarem nabycia przez Żeglugę dalszych nowoczesnych jednostek, co jest wyrazem postępowania ogółu armatorów całego świata, dążących do zdobycia zdolności konkurencyjnej przez odnowienie i zmodernizowanie swego tonażu. Statek „Warta", opuścił port gdyński już pod banderą włoską, zabierając ładunek 3402.5 t. węgla oraz 200 t. koksu do portu włoskiego Livorno.

WIZYTA MINISTRA PRZEMYSŁU I HANDLU W GDYNI.

Minister Przemysłu i Handlu p. Dr. F. Zarzycki wraz z zastępcą Dyrektora Departamentu Morskiego p. F. Rostkowskim, naczelnikiem Wydziału Żeglugowego M. P. i H. przybył dnia 22 września o godz. 23.30 autem Urzędu Morskiego z Gdańska, gdzie brał udział w oficjalnej wizycie ministrów polskich u władz gdańskich i zamieszkał w pokojach gościnnych Żeglugi Polskiej.

Następnego dnia rano odbył inspekcję biur Żeglugi Polskiej, a następnie od godz. 10—13 odbył szczegółową inspekcję portu gdyńskiego, interesując się specjalnie strefą wolnocłową i będącym na ukończeniu dworcem pasażerskim. Towarzyszyli mu przy tej inspekcji zastępca Dyrektora Departamentu Morskiego p. F. Rostkowski wraz z p. Radcą Barańskim oraz zastępcą Dyrektora Urzędu Morskiego p. A. Garnuszewski. Informacyj w porcie udzielali bezpośredni kierownicy odnośnych robót.

W niedzielę, o godz. 10 p. Minister w towarzystwie sekretarza, żegnany przez zastępcę Dyrektora Urzędu Morskiego, wyjechał autem do Torunia na konferencję kupców.

INSPEKCJA PORTU GDYŃSKIEGO.

Dnia 4 października br. przybyli w sprawach służbowych z Ministerstwa Przemysłu i Handlu do portu gdyńskiego Dyr. Gabinetu Ministra p. Konrad Patek, nowomianowany Dyrektor Departamentu Morskiego p. Leonard Możdżeński, Dyrektor Biura Personalnego p. Władysław Bystrowski oraz Naczelnik Wydziału Budżetowego p. Jerzy Załeski.

W pierwszym dniu pobytu Dyrektorowie odbyli inspekcję portu oraz wszelkich jego urządzeń w towarzystwie zastępcy Dyrektora Urzędu Morskiego p. inż. A. Garnuszewskiego.

W drugim dniu odbyło się złożenie oficjalnych wizyt w Gdyni i Gdańsku oraz inspekcja przedsiębiorstw żeglugowych i Państwowej Szkoły Morskiej.

W dniu 5. bm. odbyła się w gmachu Urzędu Morskiego konferencja z przedstawicielami Izby Przemysłowo-Handlowej oraz Rady Interesantów Portu w Gdyni.

POSIEDZENIE ZARZĄDU MORSKIEGO INSTYTUTU RYBACKIEGO.

Dnia 5 i 6. bm. odbyło się w Morskim Urzędzie Rybackim w Gdyni posiedzenie zarządu Morskiego Instytutu Rybackiego pod przewodnictwem p. prof. Siedleckiego i przy udziale naczelnika Wydziału Rybackiego Ministerstwa Przemysłu i Handlu p. dr. F. Lubeckiego, prof. Roguckiego i naczelnika A. Hryniewickiego. Na posiedzeniu tem rozpatrywano sprawy budżetowe, sprawy dalszej budowy kutrów, sprawy wydania specjalnego podręcznika z zakresu żeglarstwa dla rybaków, sprawę udziału w Sekcji Łososiowej Międzynarodowej Rady do Badań Morza oraz szereg spraw bieżących.

ZAŁOŻENIE TOWARZYSTWA POLSKO - ANGIELSKIEGO W GDYNI.

W dniu 3. bm. odbyło się za inicjatywą Delegatury Państwowego Instytutu Eksportowego w Gdyni zebranie organizacyjne Towarzystwa Polsko-Angielskiego w sali konferencyjnej „Żeglugi Polskiej" pod przewodnictwem p. inż. Szaniawskiego, Wice-Komisarza Rządu.

Celem Towarzystwa jest krzewienie znajomości języka angielskiego wśród pracowników umysłowych w Gdyni oraz zacieśnianie stosunków kulturalnych i gospodarczych pomiędzy Polską a Anglją.

Do Zarządu weszli pp.. Dr. Bierowski, Konsul Dereziński, p. Ewert-Krzemieniewska; Dyrektor Hazell; Nacz. Ołtarzewski; Dyr. Raczewski; Dyr. Rummel; p. Słomnicki i p. Tokarski.

Komisję Rewizyjną stanowią: p. Fink-Finowicki, dyr. Grabowski, Komandor Pistel

SądKoleżeński tworzą: Kmdr.Frankowski, dyr. Jasiński, Konsul Korzón.

Towarzystwo organizuje kursy języka angielskiego dla początkujących i dla zaawansowanych. Na zebraniach towarzyskich, które odbywać się będą co tydzień w środy w Kasynie Urzędników B. G. K. pod przewodnictwem profesora — anglika, używanie języka angielskiego będzie obowiązywać.

O wybitnem zainteresowaniu się działalnością nowego Towarzystwa świadczy stokilkadziesiąt zgłoszeń tak na członków Towarzystwa, jak i na kursy języka

Informacyj udziela Konsul Dereziński, gmach Żeglugi Polskiej, od godz. 16—18, telefon 2598.

„MORSKIE ZAGADNIENIA POLSKI".

Wyszła ostatnio z druku praca p. Juljana Rummla, Przewodniczącego Komisji Morskiej i Komunikacyjnej Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni, pt. „Morskie Zagadnienia Polski". Dzieło powyższe, zaopatrzone przedmową p. Ministra Eugenjusza Kwiatkowskiego, jest zbiorem referatów, odczytów i przemówień p. radcy J. Rummla, związanych z najbardziej aktualnemi zagadnieniami morskiemi z lat ostatnich. Stanowi ono treściwą encyklopedję spraw i problemów, związanych z Gdynią, flotą handlową, ustrojem nowoczesnego portu oraz techniką handlu morskiego. Obejmuje następujące działy, rozwinięte przez autora w sposób wyczerpujący: Morskie Zagadnienia Polski — Wolne Porty — Pięć i pół lat pracy Przedsiębiorstwa Państwowego „Żegluga Polska" — Zadania Ligi Morskiej i Kolonjalnej w Gdyni — Jak rozumieć hasło: „Frontem do Morza". Oprócz tego zamieścił autor jako załączniki: Program rozwoju żeglugi morskiej w Polsce. — Uwagi o P. P. Żegluga Morska (M. Benisławski). — Przemówienie z dnia 18 czerwca 1932 r. (Dr. St. Wachowiak).

Powyższa praca jest czwartem z rzędu dziełem z zakresu spraw portowych i morskich, opublikowanem przez autora.

„Morskie Zagadnienia Polski" wyszły nakładem Instytutu Wydawniczego Państwowej Szkoły Morskiej w Gdyni i są do nabycia we wszystkich większych księgarniach.

STATKI OCZEKIWANE W GDYNI.

m. s. „Svaneholm" oczekiwany dnia 11 bm. z ładunkiem bawełny z Portów Zatoki Meksykańskiej,
s. s. „Göta" oczekiwany dnia 11 bm. po ładunek węgla do Szwecji,
s. s. „Sylvia" oczekiwany dnia 11 bm. po ładunek węgla do Szwecji,
s. s. „Akershus" oczekiwany dnia 13. bm. z ładunkiem drobnicy z Oslo, Moss i innych portów Norwegji Południowej,
s. s. „Borgholm" oczekiwany dnia 12 bm. z ładunkiem drobnicy i poczty z Kalmar i Karlskrony,
s. s. „Krimulda" oczekiwany dnia 14 bm. po ładunek węgla do Łotwy,
s. s. „Everest" oczekiwany dnia 16 bm. po ładunek węgla do Danji,
s. s. „Melilla" oczekiwany dnia 16 bm. z ładunkiem drobnicy z Marokka, Hiszpanji Północnej i Portugalji,

s. s. „Iwan“ oczekiwany dnia 16 bm. z ładunkiem drobnicy z Göteborgu i Malmö,
s. s. „Rolf“ oczekiwany dnia 17 bm. po ładunek węgla do Szwecji,
s. s. „Norma“ oczekiwany dnia 17 bm. z ładunkiem złomu z Londynu,
s. s. „Sylvia“ oczekiwany dnia 18 bm. po ładunek węgla do Szwecji,
s. s. „Biri“ oczekiwany dnia 20 bm. z ładunkiem drobnicy z Oslo i in., portów Wschodniej Norwegji,
s. s. „Lagaholm“ oczekiwany dnia 21. bm. z ładunkiem bawełny z Portów Zatoki Meksykańskiej,
s. s. „Jaederen“ oczekiwany dnia 21 bm. z ładunkiem drobnicy z Bergen, Stavanger i Trondheim,
m. s. „Vikingland“ oczekiwany dnia 23 bm. z ładunkiem drobnicy z Portów Bliskiego Wschodu,
s. s. „Caledonia“ oczekiwany dnia 25 bm. po ładunek drobnicy do Portów Morza Śródziemnego,
m. s. „Blankaholm“ oczekiwany dnia 26 bm. z ładunkiem bawełny z Portów Zatoki Meksykańskiej,
s. s. „Navigator“ oczekiwany dnia 26 bm. z ładunkiem drobnicy z Buenos Aires, Santos, Rio de Janeiro i Victoria,
s. s. „Bothnia“ oczekiwany dnia 26 bm. z ładunkiem owoców południowych z Sycylji,
m. s. „Thode Fagelund“ oczekiwany dnia 28 bm. z ładunkiem bawełny z Portów Zatoki Meksykańskiej,
m. s. „Stureholm“ oczekiwany dnia 3 listopada br. z ładunkiem bawełny z Portów Zatoki Meksykańskiej,
m. s. „Hemland“ oczekiwany dnia 6 listopada br. z ładunkiem drobnicy z Portów Bliskiego Wschodu,
s. s. „Bore VIII“ oczekiwany dnia 10 listopada br. z ładunkiem drobnicy z Buenos Aires, Santos, Rio de Janeiro i Victoria,
m. s. „Tortugas“ oczekiwany dnia 11 listopada br. z ładunkiem bawełny z Portów Zatoki Meksykańskiej.

ODJAZDY I PRZYJAZDY STATKÓW GDYNIA-GDAŃSK

ODJAZDY STATKÓW Z GDYNI I GDAŃSKA.

Sailings from Gdynia and Danzig — Schiffsabfahrten ab Gdynia und Danzig.

(Zmiany zastrzeżone — Sailings subject to change without notice — Änderungen vorbehalten.)

Do portów bałtyckich — Gdańsk — Tallinn — Kotka — Helsingfors
Baltic Ports — Danzig Tallinn — Kotka — Helsingfors

„Żegluga Polska“ S. A.

Daty odjazdów — Dates of sailings

s/s	Gdynia Wtorek	Gdańsk Sobota	Tallin Środa	Kotka Piątek	Helsingfors Sobota
Poseidon	10. 10.	14. 10.	18. 10.	20. 10.	21. 10.
Śląsk	17. 10.	21. 10.	25. 10.	—	28. 10.

s/s	Gdynia Wtorek	Gdańsk Sobota	Tallin Środa	Kotka Piątek	Helsingfors Sobota
	Daty odjazdów — Dates of sailings				
Poseidon	24. 10.	28. 10.	1. 11.	3. 11.	4. 11.
Cieszyn	31. 10.	4. 11.	8. 11.	—	11. 11.
Poseidon	7. 11.	11. 11.	15. 11.	17. 11.	18. 11.
Śląsk	14. 11.	18. 11.	22. 11.	—	25. 11.
Poseidon	21. 11.	25. 11.	29. 11.	—	2. 12.
Cieszyn	28. 11.	2. 12.	6. 12.	—	9. 12.
Poseidon	5. 12.	9. 12.	13. 12.	—	16. 12.
Śląsk	12. 12.	16. 12.	20. 12.	—	23. 12.
Poseidon	19. 12.	23. 12.	27. 12.	—	30. 12.
Cieszyn	26 12.	30. 12.	3. 1. 34.	—	6. 1. 34.

Po 16 listopada rb. statki powyższe zawijają do Kotki tylko przy dostatecznym ładunku.

Uwaga: Przy dostatecznych ładunkach statki zawijają do Wyborga i Leningradu. Bezpośrednie konosamenty do wszystkich fińskich portów.

Notice: Calls to Wiborg and Leningrad if required.
Through Bills of Lading to all Finish Ports.
The communication with Kotka will be maintained after 17th November if required.

Do Rygi (Riga)

Ferdynand Prowe, Gdynia

s/s Mercur — z Gdyni 9. 10.
s/s Victoria — z Gdyni 16. 10.
s/s Mercur — z Gdyni 23. 10.
s/s Victoria — z Gdyni 30. 10.

Do Kopenhagi (Copenhagen)

F. G. Reinhold Ltd.

s/s J. C. Jacobsen — z Gdyni 12. 10. — z Gdańska 14. 10.
s/s J. C. Jacobsen — z Gdyni 19. 10. — z Gdańska 21. 10.
s/s J. C. Jacobsen — z Gdyni 26. 10. — z Gdańska 28. 10.
s/s J. C. Jacobsen — z Gdyni 2. 11. — z Gdańska 4. 11.
s/s J. C. Jacobsen — z Gdyni 9. 11. — z Gdańska 11. 11.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do duńskich portów prowincjonalnych, Islandji. Wysp Faroer, New Yorku i portów Morza Śródziemnego.

Notice: Through B/L to Danish Ports, Iceland, Faroes, New York and Mediterranean Ports.

Do Stockholmu (Stockholm)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s Ingeborg — z Gdyni 30. 10.

Do Aarhus — Odense

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Erna — z Gdyni 18. 10. — z Gdańska 20. 10.
s/s Erna — z Gdyni 1. 11. — z Gdańska 2. 11.
s/s Erna — z Gdyni 15. 11. — z Gdańska 17. 11.
s/s Erna — z Gdyni 29. 11. — z Gdańska 1. 12.

Do Oslo i wschodnio-norweskich portów (Moss—Kambo—Drammen) (Oslo and East-Norway Ports)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Akershus — z Gdańska 12. 10. — z Gdyni 13. 10.
s/s Biri — z Gdańska 19. 10. — z Gdyni 20. 10.

Do Stavanger — Bergen — Trondheim i zachodnio-norweskich portów (West-Norway Ports).

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Jaederen — z Gdańska 20. 10. — z Gdyni 21. 10.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do wszystkich północno-norweskich portów, Petsamo (Finlandja), Islandji i Wysp Faroer.

Notice: Through B/L to all North-Norway Ports, Petsamo (Finland), Iceland and Faroes.

Do Karlskrony (Carlskrona) — Kalmaru (Kalmar)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Borgholm — z Gdyni 16. 10.

Do Kłajpedy (Memel)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Borgholm — z Gdyni 12. 10.

Do Malmö — Halmstad — Göteborg

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Iwan — z Gdyni 19. 10. — z Gdańska 21. 10.

Gdańsk (Danzig) — Brema (Bremen)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

s/s Mercur — z Gdańska 14. 10.
s/s Victoria — z Gdańska 21. 10.
s/s Mercur — z Gdańska 28. 10.
s/s Victoria — z Gdańska 4. 11.

Do Hamburga (Hamburg)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s Little Evy — z Gdyni 10. 10.
s/s Little Evy — z Gdyni 19. 10.
s/s Little Evy — z Gdyni 26. 10.
s/s Little Evy — z Gdyni 4. 11.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

s/s Sylt — z Gdyni 10. 10. — z Gdańska 14. 10.
s/s Brake — z Gdyni 14. 10. — z Gdańska 17. 10.
s/s Eberhard — z Gdyni 17. 10. — z Gdańska 21. 10.
s/s Birgit — z Gdyni 21. 10. — z Gdańska 24. 10.
s/s Indalsaelfven — z Gdyni 24. 10. — z Gdańska 28. 10.
s/s Albert — z Gdyni 28. 10. — z Gdańska 31. 10.
s/s Lothar — z Gdyni 31. 10. — z Gdańska 4. 11.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do wszystkich portów transatlantyckich. angielskich, śródziemnomorskich oraz do portów, położonych nad Łabą.

Notice: Through B/L to all transatlantic, English and Mediterrannean Ports and Elbe Ports.

Do Kopenhagi — Amsterdamu (Copenhagen — Amsterdam)

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Orpheus — z Gdyni 16. 10. — z Gdańska 18. 10.
s/s Amazone — z Gdyni 23. 10. — z Gdańska 25. 10.
s/s Ariadne — z Gdyni 30. 10. — z Gdańska 1. 11.
s/s Rhea — z Gdyni 6. 11. — z Gdańska 8. 11.
s/s Nereus — z Gdyni 13. 11. — z Gdańska 15. 11.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do wszystkich portów nadreńskich i nad Menem oraz do wszystkich portów zamorskich.

Notice: Through B/L to all Rhenish and Main River Ports and to all transatlantic Ports.

Do Rotterdamu (Rotterdam)

„Żegluga Polska" S. A.

s/s Chorzów — z Gdyni 10. 10. — z Gdańska 13. 10.
s/s Cieszyn — z Gdyni 17. 10. — z Gdańska 20. 10.
s/s Chorzów — z Gdyni 24. 10. — z Gdańska 27. 10.
s/s Śląsk — z Gdyni 31. 10. z Gdańska 3. 11.

Statek odchodzi z Gdyni w każdy wtorek, z Gdańska w każdy piątek, z Rotterdamu w każdą sobotę. — Poza wyżej wymienionemi statkami „Żegluga Polska" przyjmuje ładunki do Rotterdamu na statki dodatkowe „Godhem" i „Ludwig Kolberg" odchodzące z Gdyni w soboty oraz z Gdańska w poniedziałki. —

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do Amsterdamu i innych portów holenderskich oraz do portów reńskich.
Notice: Through B/L to Amsterdam and other Dutch Ports and to Rhenish Ports.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

s/s Pylades — z Gdyni 12. 10. — z Gdańska 14. 10.
s/s Butt — z Gdyni 16. 10. — z Gdańska 18. 10.
s/s Pollux — z Gdyni 19. 10. — z Gdańska 21. 10.
s/s Ceres — z Gdyni 23. 10. — z Gdańska 25. 10.
s/s Condor — z Gdyni 26. 10. — z Gdańska 28. 10.
Odjazd z Gdyni w poniedziałki i czwartki, z Gdańska w środy i soboty.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do wszystkich portów transatlantyckich i portów nadreńskich.
Notice: Through B/L to all transatlantic and Rhenish Ports.

Do Antwerpji (Antwerp)

„Żegluga Polska" S. A.

s/s Tczew — z Gdyni 10. 10. — z Gdańska 13. 10.
s/s Cieszyn — z Gdyni 17. 10. — z Gdańska 20. 10.
s/s Tczew — z Gdyni 24. 10. — z Gdańska 27. 10.
Statek odchodzi z Gdyni w każdy wtorek — z Gdańska w każdy piątek

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

s/s Butt — z Gdyni 16. 10. — z Gdańska 18. 10.
s/s Condor — z Gdyni 26. 10. — z Gdańska 28. 10.
s/s Butt — z Gdyni 6. 11. — z Gdańska 8. 11.

Do Leith — Grangemouth.

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Hague — z Gdyni 14. 10.
s/s Haarlem — z Gdyni 21. 10.
s/s Majorca — z Gdyni 28. 10.
s/s Helmond — z Gdyni 4. 11.
s/s Minorca — z Gdyni 11. 11.

Odjazd w każdą sobotę. — Sailing every Saturday.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do wszystkich większych portów Szkocji, Anglji Północnej i Irlandji.
Notice: Through B/L to all ports of Scotland, North-England and Ireland.

Do Londynu (London)

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish-British Steamship Co. Ltd.)

s/s Premjer — z Gdańska 11. 10. — z Gdyni 12. 10.
s/s Premjer — z Gdańska 25. 10. — z Gdyni 26. 10.
s/s Premjer — z Gdańska 8. 11. — z Gdyni 9. 11.

Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka
(Polish United Baltic Corporation)

s/s Baltonia — z Gdańska 17. 10. — z Gdyni 19. 10.
s/s Baltonia — z Gdańska 31. 10. — z Gdyni 2. 11.

Do Hull

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish-British Steamship Co. Ltd.)

s/s Lublin — z Gdańska 11. 10. — z Gdyni 12. 10.
s/s Lwów — z Gdańska 18. 10. — z Gdyni 19. 10.
s/s Lublin — z Gdańska 25. 10. — z Gdyni 26. 10.
s/s Lwów — z Gdańska 1. 11. — z Gdyni 2. 11.

Do portów francuskich (French Ports) — Dunkierki (Dunkirk) — Le Havre — La Pallice — Bordeaux

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Skjöld — z Gdyni 16. 10. — z Gdańska 19. 10.
s/s Seine — z Gdyni 30. 10. — z Gdańska 2. 11.
s/s Tiber — z Gdyni 13. 11. — z Gdańska 16. 11.
s/s Skjöld — z Gdyni 27. 11. — z Gdańska 30. 11.

Do portów włoskich i sycylijskich (Italian and Sicilian Ports)

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Algarve — z Gdyni 24. 10.
s/s Tomsk — z Gdyni 11. 11.
s/s Tula — z Gdyni 30. 11.

Wyspy Kanaryjskie (Canary Islands)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s Yrsa — z Gdyni 11. 10.
s/s Alfa — z Gdyni 21. 10.
s/s Elba — z Gdyni 1. 11.

Pasajes — Bilbao — Oporto — Lizbona — Sevilla — Gibraltar — Casablanca — Mazagan — Mogador — Port Lyautey — Laroche — Rabat — Saffi — Agadir — Villa Alhucemas — Tetuan — Fedhala

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Melilla — z Gdyni 14.—15. 10. — z Gdańska 14.—15. 10.

Uwaga: Przyjmuje się ładunki do Ferrol i Villa Garcia o ile zaofiarowane w dostatecznej ilości.
Do Oranu przyjmuje się ładunki bezpośrednie najmniej 300 ton.

Do Algieru — Egiptu — Palestyny — Syrji — Turcji — Grecji — portów Morza Czarnego (Alexandria, Piraeus, Istanbul, Beyrouth, Jaffa, Haifa)

Polska—Lewant, Agencja Okrętowa

m/s Blaland — z Gdyni 12. 10. — z Gdańska 11. 10.
m/s Vikingland — z Gdyni 24. 10. — z Gdańska 23. 10.
m/s Hemland — z Gdyni 6. 11. — z Gdańska 7. 11.
m/s Nordland — z Gdyni 18. 11. — z Gdańska 20. 11.
m/s Gotland — z Gdyni 24. 11. — z Gdańska 25. 11.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do wszystkich innych portów lewantyńskich.
Notice: Through B/L to all Levant Ports.

Do Nowego Yorku (New York) — Filadelfji (Philadelphia)

American Scantic Line

s/s Minnequa — z Gdyni 22. 10.

Do Nowego Yorku (New York) — Halifax (Canada)

Linja Gdynia — Ameryka (PAM)

s/s Kościuszko — z Gdyni 19. 10.
s/s Kościuszko — z Gdyni 22. 11.

Do Ameryki Południowej (South - America)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s Pedro Christophersen — z Gdyni 30. 10.

Do Cape Town — Mossel Bay — Algoa Bay — East London — Lourenco Marques — Durban.

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Kaaparen — z Gdyni ca. 15. 10.

ODJAZDY I PRZYJAZDY STATKÓW DO GDYNI I GDAŃSKA.

Homeward Sailings to Gdynia and Danzig — Schiffsankünfte in Gdynia und Danzig.

(Zmiany zastrzeżone — Sailings subject to change without notice - Änderungen vorbehalten.)

Nowy York (New York) — Gdynia

American Scantic Line

Sailings from New York Odjazdy z Nowego Yorku	Due to arrive at Gdynia Oczekiwane w Gdyni
s/s Argosy — 13. 10.	s/s Minnequa — 12. 10.
s/s Scanpenn — 27. 10.	s/s Argosy — 27. 10.

Filadelfja (Philadelphia) — Gdynia

American Scantic Line

Due to arrive at Gdynia
Oczekiwane w Gdyni.

s/s Minnequa — 12. 10. s/s Argosy — 27. 10.

Tallinn — Kotka — Helsingfors — Gdynia — Gdańsk

„Żegluga Polska" S. A.

Sailings — daty odjazdów

s/s	Gdynia Wtorek	Gdańsk Sobota	Tallinn Środa	Kotka Piątek	Helsingfors Sobota
Poseidon	10. 10.	14. 10.	18. 10.	20. 10.	21. 10.
Śląsk	17. 10.	21. 10.	25. 10.	—	28. 10.
Poseidon	24. 10.	28. 10.	1. 11.	3. 11.	4. 11.
Cieszyn	31. 10.	4. 11.	8. 11.	—	11. 11.
Poseidon	7. 11.	11. 11.	15. 11.	17. 11.	18. 11.
Śląsk	14. 11.	18. 11.	22. 11.	—	25. 11.
Poseidon	21. 11.	25. 11.	29. 11.	—	2. 12.
Cieszyn	28. 11.	2. 12.	6. 12.	—	9. 12.
Poseidon	5. 12.	9. 12.	13. 12.	—	16. 12.
Śląsk	12. 12.	16. 12.	20. 12.	—	23. 12.
Poseidon	19. 12.	23. 12.	27. 12.	—	30. 12.
Cieszyn	26. 12.	30. 12.	3. 1. 34.	—	6. 1. 34.

Po 16 listopada rb. statki pow. zawijają do Kotki tylko przy dostatecznym ładunku.

Hamburg — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

s/s lub substytut	Sailings — odjazdy Hamburg środy i soboty	Gdynia wtorki i soboty	Gdańsk wtorki i soboty
Brake	11. 10.	14. 10.	17. 10.
Eberhard	14. 10.	17. 10.	21. 10.
Birgit	18. 10.	21. 10.	24. 10.
Indalsaelfven	21. 10.	24. 10.	28. 10.
Albert	25. 10.	28. 10.	31. 10.
Lothar	28. 10.	31. 10.	4. 11.

Rotterdam — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

„Żegluga Polska" S. A.

Daty odjazdów — Sailings

z Rotterdamu — s/s Śląsk 14. 10.
z Rotterdamu — s/s Chorzów 21. 10.
z Rotterdamu — s/s Cieszyn 28. 10.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Sailings — odjazdy

Statek lub subst.	Antwerpja czwartki i soboty	Rotterdam wtorki i soboty	Gdynia poniedz. i czwartki	Gdańsk środy i soboty
Pylades		7. 10.	12. 10.	14. 10.
Butt	7. 10.	10. 10.	16. 10.	18. 10.
Pollux		14. 10.	19. 10.	21. 10.
Ceres		17. 10.	23. 10.	25. 10.
Condor	19. 10.	21. 10.	26. 10.	28. 10.
Minos		24. 10.	30. 10.	1. 11.
Pylades		28. 10.	2. 11.	4. 11.
Butt	28. 10.	31. 10.	6. 11.	8. 11.

Antwerpja (Antwerp) — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

„Żegluga Polska" S. A.

Daty odjazdów — Sailings

z Antwerpji — s/s Tczew 6. 10.
z Antwerpji — s/s Śląsk 11. 10.
z Antwerpji — s/s Tczew 20. 10.
z Antwerpji — s/s Cieszyn 25. 10.
z Antwerpji — s/s Tczew 3. 11.
z Antwerpji — s/s Śląsk 8. 11.
z Antwerpji — s/s Tczew 17. 11.

Antwerpja (Antwerp) — Rotterdam — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Daty odjazdów — Sailings

	Antwerpja	Rotterdam	Gdynia
Condor	28. 9.	30. 9.	5. 10.
Butt	7. 10.	10. 10.	16. 10.
Condor	19. 10.	21. 10.	26. 10.
Butt	28. 10.	31. 10.	8. 11.

Brema (Bremen) — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Statek lub substytut	Brema czwartki	Gdynia poniedziałki
	Daty odjazdów — Sailings	
Victoria	12. 10.	16. 10.
Mercur	19. 10.	23. 10.
Victoria	26. 10.	30. 10.

Ryga (Riga) — Gdańsk (Danzig) — Brema (Bremen)

Ferdynand Prowe Sp. z o. o.

Daty odjazdów — Sailings

	Ryga środy	Gdańsk soboty
s/s Mercur	11. 10.	14. 10.
s/s Victoria	18. 10.	21. 10.
s/s Mercur	25. 10.	28. 10.
s/s Victoria	1. 11.	4. 11.

Londyn (London) — Gdańsk (Danzig) — Gdynia

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish-British Steamship Co. Ltd.)

s/s	Odjazd z Londynu (Sailing from London)	Przyjazd do Gdańska (Arrive to Danzig)	Przyjazd do Gdyni (Arrive to Gdynia)
Premjer	19. 10.	22. 10.	25. 10.
Premjer	2. 11.	5. 11.	8. 11.

Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka
(Polish United Baltic Corporation)

s/s	Odjazd z Londynu (Sailing from London)	Przyjazd do Gdańska (Arrive to Danzig)	Przyjazd do Gdyni (Arrive to Gdynia)
Baltonia	12. 10.	16. 10.	16. 10.
Baltonia	26. 10.	23. 10.	23. 10.

Hull — Gdańsk (Danzig) — Gdynia

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish-British Steamship Co. Ltd.)

s/s	Odjazd z Hull (Sailing from Hull)	Przyjazd do Gdańska (Arrive to Danzig)	Przyjazd do Gdyni (Arrive to Gdynia)
Lwów	12. 10.	15. 10.	18. 10.
Lublin	19. 10.	22. 10.	25. 10.
Lwów	26. 10.	29. 10.	1. 11.
Lublin	2. 11.	5. 11.	8. 11.

Porty Golfu — Gdynia
Golf Ports (U. S. A. Cotton and South Atlantic Ports) — Gdynia

Bergenske Baltic Transports Ltd.

	New Orleans	Galveston/Houston	Savannah	Gdynia/Gdańsk
m/s Tortugas	28. 9.	5. 10.	—	27. 10.
m/s Stureholm	8. 10.	15. 10.	21. 10.	15. 11.
m/s Tugela	21. 10.	31. 10.	—	30. 11.
m/s Troleholm	28. 10.	5. 11.	—	28. 11.
m/s Topeka	8. 11.	15. 11.	21. 11.	10. 12.
m/s Vasaholm	21. 11.	30. 11.	—	27. 12.
m/s Tampa	28. 11	5. 12.	—	2. 1.

Casablanca — Gdynia/Gdańsk

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Lisboa — wychodzi z Casablanca 20./25. 10. — przyjazd do Gdyni ca 15. 11.

Buenos Aires — Gdynia/Gdańsk

Bergenske Baltic Transports Ltd.

par. „Navigator" ładuje w Buenos Aires w pierwszej połowie września — przyjazd do Gdyni 22. 10.
par. „Bore VIII" ładuje w Buenos Aires w końcu września/w pocz. paździer. przyjazd do Gdyni 10. 11
par. „Orient" ładuje w Buenos Aires w pierwszej połowie października — przyjazd do Gdyni 21. 11.

Rio de Janeiro — Victoria — Santos — Gdynia/Gdańsk

Bergenske Baltic Transports Ltd.

Bezpośrednia okazja załadowania KAWY z Rio de Janeiro, Victoria i Santos do Gdyni/Gdańska:

	Termin wyjścia z Santos	z Rio de Janeiro	z Victoria	przyj. Gdynia/Gdańsk
par. Bore IX	ca. 31. 8.	2. 9.	4. 9.	2. 10.
par. Navigator	15. 9.	17. 9.	20. 9.	18. 10.
par. Bore VIII	6. 10.	9. 10.	10. 10.	10. 11.
par. Orient	20. 10.	24. 10.	25. 10.	24. 11.

Porty lewantyńskie (Levant) — Gdynia

Bergenske Baltic Transports Ltd.

	Derindje	Bourgas	Anatolja	Istambul	Pireus	Izmir	Calamata	Patras	Aleksandrja	Gdynia
s/s Roland	—	7. 10.	15. 10.	18. 10.	22. 10.	—	—	23. 10.	—	16. 11.
m/s Nordland	—	5. 10.	—	6. 10.	—	—	—	—	20. 10.	—
m/s Gotland	23. 10.	24. 10.	—	25. 10.	—	2. 11.	4. 11.	—	—	—
m/s Erland	—	—	—	28. 10.	—	16. 11.	—	—	10. 11.	—

Bordeaux — La Pallice — Le Havre — Dunkierka — Gdańsk — Gdynia
Bordeaux — La Pallice — Le Havre — Dunkirk — Danzig — Gdynia

F. G. Reinhold Ltd.

	z — from Bordeaux—La Pallice		z — from Le Havre—Dunkirk
s/s Seine	— około (about) 16/17. 10.	--	około (about) 21/23. 10.

Sycylja — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

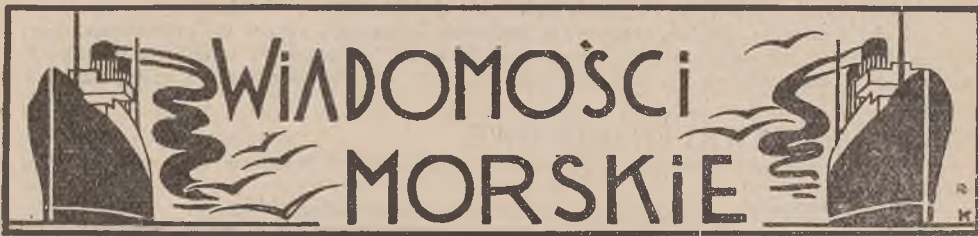
Daty odjazdów — Sailings

s/s	Genua	Livorno	Neapol	Catania	Messina	Palermo	Gdynia
Bothnia	—	—	—	5. 10.	6. 10.	7. 10.	28. 10
Albania	9. 10.	10. 10.	—	20. 10.	21. 10.	23. 10.	12. 11.

Hiszpanja — Gdynia — Gdańsk
(Spain — Gdynia—Danzig)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

	Tarragona	Candia	Walencia	Alicante	Almeria	Malaga
s/s Caledonia	—	2. 10.	3. 10.	4. 10.	5. 10.	6. 10.



SPRAWA OKRĘTU „NORMANDIE"

Na ostatniem posiedzeniu towarzystwa okrętowego „Compagnie Générale Transatlantique" podano do wiadomości akcjonarjuszy, że statek „Normandie" będzie oddany do eksploatacji w maju 1935 r. Naczelny dyrektor towarzystwa zaznaczył między innemi, że towarzystwo spodziewa się, że roczne wpływy z tytułu przewozu pasażerów i towarów wymienionym statkiem będą wynosiły około 2.500.000—2.750.000 funtów szterl., z czego na dochód przypada 375.000—500.000 funtów szterlingów. Dochód ten jednak nie wystarczy, aby pokryć amortyzację statku. Koszta budowy statku „Normandie" wyniosą około 9 miljonów funtów szterl.

DUŃSKIE STAWKI FRACHTOWE

W miesiącu sierpniu duński wskaźnik frachtowy podniósł się w porównaniu z lipcem o jeden punkt. Podczas gdy wskaźnik ten wynosił w lipcu 98,2, to w sierpniu 99,2. (Za podstawę obliczenia przyjmuje się 1925 r. = 100 punktów).

RZĄD JAPOŃSKI UDZIELA SUBWENCJI TOWARZYSTWOM OKRĘTOWYM

Japońskie Ministerstwo Komunikacji postanowiło udzielić w przyszłym roku budżetowym japońskim towarzystwom okrętowym subsydjum w wysokości 12.339.000 Jen. Z tej sumy otrzymają „Nippon Yusen Kaisha" 7.167.000 yen (o 782.000 yen więcej niż w 1933 r.), „Osaka Shosen Kaisha" 2.160.000 yen (o 90.000 yen więcej), „Nisshin Steamship Company" 1.560.000 yen (o 770.000 yen więcej.

„Nippon Yusen Kaisha" otrzymało dlatego wyższe subsydjum, ponieważ Ministerstwo chciało w ten sposób choć częściowo pokryć straty, jakie towarzystwo poniosło na swoich linjach do San Francisco i Seattle. Straty te wyniosły w ostatnim roku 3 milj. yen. Również jeżeli chodzi o subsydjum dla „Nisshin Steamship Company", to rząd japoński chciał w ten sposób pokryć straty, jakie towarzystwo poniosło w związku z ruchem antyjapońskim w Chinach. Ministerstwo ustaliło ponadto wysokość sumy dla każdej poszczególnej linji, jak poniżej:

Linja San Francisko	4.747.000	Jen
Linja Seattle	1.767.000	„
Linja Południowa Ameryka (Wybrzeże wschodnie)	1.503.000	„
Linja Południowa Ameryka (Wybrzeże zachodnie)	348.000	„
Linja Afrykańska	360 000	„
Linja Jawa	200.000	„
Linja Dairen	160.000	„
Linja Shanghai	450.000	„
Linja do Północnych Chin	100.000	„
Linja Tsingtao	36 000	„
Linja Morze Japońskie	280.000	„
Linja Petropavlovsk	30.000	„
Obsługa promu między główną wyspą japońską a Hokkaido	10.000	„
Linja Naha	110.000	„
Linja Hokkaido	334.000	„
Linja Fushiki-Półn. Korea-Władywostok	80.000	„
Linja wzdłuż wybrzeża chińskiego	400.000	„
Linja Niigata-Półn. Korea (nowa linja)	80.000	„
Linja Wakanai (nowa linja)	10.000	„

Pozostałe 2.334.000 Jen przeznaczone są na subwencje pocztowe.

NIEMIECKIE SUBWENCJE DLA LINIJ OKRĘTOWYCH

Rząd niemiecki nosi się rzekomo z zamiarem udzielenia swoim towarzystwom okrętowym dalszych subwencyj i to w wysokości 0,03 RM. dziennie od tony statku zatrudnionego. Ponadto państwo ma pokryć około 20 proc. kosztów utrzymania załóg na statkach.

SZWECKIE STAWKI FRACHTOWE

Poniżej podaje się ogólny szwecki wskaźnik liczbowy frachtów oraz wskaźnik na poszczególne towary:

(Cyfry w nawiasach oznaczają wartość nominalną w złocie).

Rok i miesiąc		wskaźnik ogólny	wskaźnik w przywozie	wskaźnik w wywozie	wskaźnik na węgiel	wskaźnik na zboże	wskaźnik na drzewo
1932	Lipiec	104 (71)	84 (57)	124 (84)	79 (54)	90 (61)	121 (82)
	Sierpień	101 (67)	82 (55)	120 (80)	79 (52)	85 (57)	113 (65)
	Wrzesień	106 (70)	89 (59)	122 (81)	80 (53)	99 (65)	114 (76)
	Październ.	106 (69)	89 (58)	123 (80)	85 (55)	94 (62)	116 (76)
	Listopad	105 (68)	86 (56)	124 (80)	82 (53)	90 (59)	117 (76)
	Grudzień	107 (72)	89 (59)	126 (84)	78 (52)	100 (67)	119 (80)
1933	Styczeń	108 (73)	88 (60)	127 (87)	76 (52)	100 (68)	120 (81)
	Luty	104 (71)	83 (56)	125 (85)	75 (51)	90 (61)	115 (78)
	Marzec	101 (68)	81 (55)	121 (82)	74 (50)	88 (59)	111 (75)
	Kwiecień	98 (65)	80 (53)	116 (77)	74 (49)	86 (57)	106 (70)
	Maj	101 (65)	84 (54)	119 (76)	75 (48)	93 (60)	112 (72)
	Czerwiec	101 (65)	83 (54)	119 (77)	75 (49)	91 (59)	115 (75)
	Lipiec	102 (65)	87 (56)	117 (75)	75 (48)	99 (63)	112 (72)
	Sierpień	95 (60)	78 (49)	111 (70)	75 (47)	81 (51)	108 (68)

UMOWA W SPRAWIE KOMUNIKACJI MIĘDZY EUROPĄ A AMERYKĄ PÓŁNOCNĄ

„Norddeutscher Lloyd" podpisał z początkiem bm. umowę z „Panama Pacific Line" i „Dollar Steamship Line" odnośnie obsługi linji okrętowej między portami europejskiemi z jednej strony, a Los Angelos i San Francisco — z drugiej strony. Statki, obsługujące wymienioną linję, będą po drodze zawijać do New-Yorku.

WIADOMOŚCI CELNE, EKSPORTOWE I IMPORTOWE

NOWE CŁA WYWOZOWE OD ARTYKUŁÓW MIĘSNYCH

W Dzienniku Ustaw Nr. 69 z dnia 15 września br. ogłoszone zostało rozporządzenie ministrów: skarbu, przemysłu i handlu oraz rolnictwa i reform rolnych, ustalające następujące stawki celne przy wywozie artykułów mięsnych od 100 kg: mięso baranie, cielęce, wieprzowe i wołowe, świeże, solone i mrożone w stanie nieprzerobionym z wyjątkiem oddzielnych głów oraz oddzielnych wnętrzności — 100 zł, bekony — 150 zł, peklowane szynki i peklowane przetwory mięsne — 150 zł, szynki wędzone, również w opakowaniu hermetycznem, przetwory mięsne wędzone, suszone lub konserwowane w puszkach, słonina solona i wędzona oraz smalec — 250 zł.

Wyżej wymienione artykuły wywożone za zaświadczeniami Ministerstwa Przemysłu i Handlu cła nie opłacają. Również nie opłacają cła wyżej wymienione towary, wywożone w małym ruchu granicznym. — Rozporządzenie to weszło w życie z dniem 15 września br.

MONOPOL IMPORTU WARZYW W HOLANDJI

Z dniem 9. IX. br. weszło w życie w Holandji rozporządzenie kryzysowe o warzywnictwie, postanawiające, że import ananasów i warzyw wszelkiego rodzaju będzie się odbywał jedynie za pośrednictwem Centrali warzywniczo-owocowej.

Począwszy od tej daty import wyżej wymienionych artykułów będzie dozwolony jedynie po przedłożeniu urzędom celnym pozwolenia na wwóz, które wydawać będzie Groenten en Fruicentrale.

Pozwolenia udzielane będą po zapłaceniu należytości na rzecz funduszu kryzysowego dla rolnictwa w następującej wysokości: ananasy — hfl. 0.07½ za kg netto. świeże jarzyny, biała, czerwona i włoska kapusta — hfl. 1 za 100 kg, kalafjory i sałata — hfl. 2 za 100 kg brutto, pomidory — hfl. 4 za 100 kg brutto, cebula, czosnek, marchew — hfl. 1 za 100 kg brutto, groszek, fasola w strączkach — hfl. 2 za 100 kg, fasola, groch łuszczone — hfl. 4 za 100 kg, szparagi — hfl. 5 za 100 kg, cykorja — hfl. 4 za 100 kg, ogórki, korniszony — hfl. 1 za 100 kg, warzywa suszone inne niż fasola i groch — hfl. 10 za 100 kg netto, fasola, groch i inne strączkowe rośliny w opakowaniu minimum 1,2 kg 10 cent. za 1 kg netto, 1,20 do 5 kg — 5 cent. za 1 kg netto, powyżej 5 kg — 3 centy za 1 kg netto, szparagi minimum 1,2 kg — 15 c. za 1 kg netto, powyżej 1,2—10 c. za 1 kg netto. Pure pomidorowe w różnych opakowaniach — 15 c. za 1 kg netto, kapusta kiszona — 2 c. za 1 kg netto.

Kwoty te będą zwracane w wypadku, gdy warzywa zostaną z powrotem reeksportowane. Rozporządzenie wymienione dotknie w znacznej mierze nasz eksport grochu i fasoli do Holandji, który wyrażał się w r. 1931 sumą hfl. 166.592, w r. 1932 — 162.015 hfl.

Należy liczyć się z tem, że Centrala będzie się starała drogą pozwoleń importowych ograniczyć znacznie wwóz warzyw. Ponadto wprowadzone opłaty utrudnią w dużej mierze konkurencyjność produktów pochodzenia zagranicznego. Rozporządzenie weszło w życie z dniem 12 września 1933 r.

OGRANICZENIA PRZYWOZU ZIEMNIAKÓW W SZWAJCARJI

Rząd szwajcarski uzależnił przywóz ziemniaków jadalnych od specjalnych pozwoleń, wydawanych prze z związkowy monopol alkoholowy.

Wobec wielkiego urodzaju ziemniaków w Szwajcarji w roku bieżącym, zarządzenie powyższe równać się będzie w praktyce zamknięciu przywozu ziemniaków jadalnych zagranicznych do czasu spożycia zapasów krajowych.

FAKTURY KONSULARNE PRZY IMPORCIE DO CHIN

W myśl nowego zarządzenia Chińskiego Urzędu Ceł Morskich, każdy fracht przy partji towaru do wartości f. o. b. mex. $ 200,— musi być zaopatrzony w osobną fakturę konsularną, nawet w tym wypadku, jeśli towar objęty paroma frachtami przeznaczony jest dla jednego odbiorcy i przychodzi na jednym statku.

ŚWIADECTWA ZDROWOTNOŚCI PRZY IMPORCIE PRODUKTÓW ROŚLINNYCH DO ARGENTYNY

W listopadzie br. wchodzi w życie rozporządzenie, wprowadzające obowiązek załączania świadectw zdrowotności przy imporcie roślin lub ich części; rozporządzenie wspomniane ogłoszone zostało 16 maja br., a następnie uzupełnione i częściowo zmienione w dniu 7 lipca br. Przewiduje ono, że wszelkiego rodzaju rośliny lub ich części, przeznaczone do przeróbki lub konsumcji, z wyjątkiem produktów, wyszczególnionych poniżej, będą dopuszczone do przywozu jedynie za okazaniem świadectwa zdrowotności, wydanego przez kompetentne władze kraju wysyłającego, a wizowanego przez konsulat argentyński najbliższy miejsca załadowania.

Zwalniane są od obowiązku przedstawienia tych świadectw następujące produkty:

a) produkty, które powstały z procesów przetwórczych (lecz nie gotowania) pod warunkiem, iż przychodzą w odpowiedniem opakowaniu (śliwki, daktyle, figi, wszystkie bez pestek itp.);

b) produkty, które przeznaczone są do natychmiastowego palenia (kawa, kakao itp.);

c) produkty, powstałe z przemiału (różne mąki, otręby, ziarna rozdrobnione lub spłaszczone itp.);

d) produkty, przeznaczone do kultury orchidei lub dla celów podobnych, również produkty, które są sprowadzone dla celów farmaceutycznych (strączki, włókna, mchy, zioła lecznicze itp.);

e) produkty, które przychodzą w paczkach pocztą, jako przesyłki międzynarodowe.

Wymienione rośliny i ich części nie są jednak zwolnione od inspekcji sanitarnej, kwarantanny, z wyjątkiem:

a) produktów, które przychodzą w stanie właściwej konserwacji (w gotowanym cukrze, roztworze soli itp.);

b) które podlegały procesom gotowania i które przychodzą w naczyniach hermetycznie zamkniętych.

Produkty zwolnione od inspekcji sanitarnej roślin, podlegają jednak inspekcji sanitarnej produktów żywnościowych (grzyby konserwowane, ogórki konserwowane itp.).

Tekst świadectwa sanitarnego może być ułożony na podstawie wzoru zalecanego przez Międzynarodową Konwencję dla ochrony roślin w Rzymie z 1929 r. lub winien być zbliżony do niego, przyczem musi zawierać nazwisko eksportera, nazwisko odbiorcy, specyfikację artykułu, miejsce i datę wydania dokumentu.

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH ZAGRANICA W OKRESIE OD 7 DO 27 WRZEŚNIA 1933 R.

AUSTRJA. W związku z podpisaniem dodatkowej umowy handlowej z Jugosławją dokonane zostały zmiany celne dotyczące następujących towarów (w nawiasie cło dotychczasowe): świnie rasy „mangalica" 16 (12); słonina 25 (22); mięso wołowe 100 (23); konie poniżej dwóch lat 37.50 (30) — powyżej — 75 (60); jabłka od 1 lipca do 31 sierpnia — 3 (2); od 1 do 15 grudnia 5 (3); w innych okresach — bez zmiany; śliwki suszone w paczkach od 50 do 80 kg. — 2,50 (b. cła); fryzy żelazne poz. 297 a — 10 (5); i gwoździe 20 (14); stopy ołowiane i cynowe o zwartości ołowiu od 45% — 3,50 (8). Kor. zł.

Ogłoszone zostało w Dzienniku Ustaw rozporządzenie, wprowadzające przymus przedkładania świadectw wywozowych (Ausfuhrscheine) prz ywywozie drzewa opałowego, kopalniaków, drewna tartego, budowlanego i użytkowego i podkładów kolejowych. Wyjątek stanowi drewno miękkie w stanie surowym, kora drzewna i faszyna.

Zabroniony został wywóz używanych maszyn i aparatów pozycji 36 i 37 taryfy celnej austr. Opłata licencyjna przy wywozie wyżej wymienionych towarów ustanowiona została w wysokości 1.50 kor. zł. od 1 kg.

W związku z zawarciem nowego traktatu z Grecją, zmniejszoną została zafiksowana stawka celna na wina pochodzenia greckiego.

BELGJA. Rozporządzeniem z dnia 10 września 1933 r. wprowadzono reglamentację importu, eksportu i tranzytu kaloszy, i wszelkiego obuwia sporządzonego ze skóry lub materjałów włókienniczych na podeszwie gumowej. Licencyj udziela ministerstwo przemysłu i pracy.

BRAZYLJA. Ograniczenia dewizowe uległy dalszemu zaostrzeniu, mianowicie zostały poddane kontroli wszelkie przedsiębiorstwa, dokonujące tranzakcyj na rachunek osów osiadłych zgranicą. Pozatem w dniu 30. VIII. 33 r. została rozszerzona kontrola w zakresie wystawiania faktur. Dotychczas przydział dewiz na cele importu dokonywany był tylko wtedy, gdy izba handlowa w porcie załadowania towaru potwierdziła cenę faktury, jako zgodną z księgami firmy eksportującej. Obecnie zaś poświadczać mają ponadto izby handlowe, że cena faktury odpowiada cenie rynkowej kraju eksportującego, przyczem brak odnośnego poświadczenia powoduje niemożność uzyskania pozwolenia dewizowego.

Minister finansów rozwiązał komisję taryfową powołaną w 1932 r. w celu reorganiazcji taryfy celnej. Zarządzenie to wywołane zostało konfliktami, jakie się wyłaniały między przedstawicielami sfer gospodarczych. Prace komisji zostały na przeciąg trwania konferencyj w Londynie zawieszone. Obecnie powołaną została ponownie Komisja Taryfowa, lecz w skład jej wchodzą tylko przedstawiciele ministerstwa finansów. Jest rzeczą wątpliwą, by wobec powyższego dezyderaty sfer gospodarczych, dotyczące zniżki celnej mogłyby być przy tworzeniu nowej taryfy uwzględnione.

Na mocy rozporządzenia z dnia 13 lipca 1933 r. zniżone zostało cło do wys. 50 rejsów od 1 kg. na papier do pakowania pomarańcz. Zniżka ta dotyczy papieru sprowadzanego tylko przez Generalny Związek eksporterów owoców.

Wprowadzona 16 maja 1933 r. nowa ustawa konsularna. na mocy nowego dekretu wejdzie w życie z dn. 31 października 1933 r.

BUŁGARJA. Bank narodowy wydał rozporządzenie, które przewiduje, że za wywóz owoców, jarzyn, suszonej cebuli otrzymać mogą firmy bułgarskie dodatkowe kontyngenty w wysokości 100% przyznanego im kontyngentu na rok 1933 w ramach obrotu kompensacyjnego. Firmy solidne, które powstały przed 1933 r., a które nie posiadały kontyngentów przywozowych, uzyskują możność otrzymania kontyngentu w wysokości 10% przeciętnego przywozu rocznego dokonanego przez nie w ostatnich 5 latch, — również w ramach obrotu kompensacyjnego wzamian za wywóz owoców, jarzyn, suszonej cebuli.

CHINY. Na mocy rozporządzenia chińskich morskich urzędów celnych, do każdego frachtu na towary o wartości ponad 200 chińskich dolarów, musi być dołączona faktura konsularna. W razie niezastosowania się do powyższego rozporządzenia grozi kara pieniężna w wys. 155 jednostek złotych.

Przedłużony do 1 sierpnia 1934 r. termin wprowadzenia dodatkowej opłaty celnej w wysokości 5% ad valorem od wszystkich importowanych towarów na mocy ostatnich rozporządzeń będzie obowiązywać do 30 maja 1934 r.

CZECHOSŁOWACJA. Z dniem 10 września 1933 podwyższone zostało cło na smalec topiony z 200 na 300 kc. od 100 kg., cło na sadło surowe nie uległo zmianie.

Przygotowany jest projekt wprowadzenia podatku obrotowego w wysokości 3% od importowanych farb organicznych. Jednocześnie ma być obniżony względnie całkiem zniesiony podatek od krajowych farb organicznych i innych chemicznych produktów.

FRANCJA. Wprowadzone dekretem z dnia 7 sierpnia zwyżki celne na żywicę, lakiery, farby, mydła i skóry weszły w życie z dn. 6 września 1933 r. Zwyżką objęte zostały następujące towary: poz. 115 — żywica, terpentyna, smoła, parafina i t. p. p. tar. generln. 112, minimalna 28, gumy 360—75; poz. 0196 gliceryna 1200—300, poz. 298, lakiery 13.50—4.50. poz. 298 bis 27—9, poz. 299 bis farby drukarskie 1800—450, poz. 308 — farby olejne 140—35, poz. 312 mydła 300—75, poz. 322 kwas stearynowy 1020—255, poz. 476 bis, skóry lakierowane 36%—9%: 44%—11%, 28%—7% ad valorem.

Z dniem 2 września 1933 r. rozszerzony został obowiązujący przy imporcie do Francji przymus znakowania towarów krajem pochodzenia, na następujące artykuły: przędzę jutową, tkaniny jutowe bielone, farbowane i drukowane, worki jutowe niezeszywane, jutowe wyroby plecione i wszelka pasmanterja z juty, dywany, aksamity i plusze jutowe, sztuczna biżuterja, wyroby ze stopu ołowiu, kołnierzyki, mankiety, gorsy do koszul, tkaniny z jedwabiu naturalnego i sztucznego, tkaniny lniane, bawełniane lub mieszane, jak również ręczniki, chusteczki itp., zapalniczki, parasole i parasolki, wyroby z cynku, pendzle i szczotki, wyroby z żelaza i metali, wyroby fajansowe.

Na mocy rozporządzenia z 12 września z mocą obowiązującą od 14 września 1933 r. weszły w życie zwyżki cła na rękawiczki skórzane i futrzane (poz. 484), stawka generalna 76% i minimalna 21% ad valorem i smołę browarnianą o zawartości parafiny do 20% (poz. 115), 112 i 28 fr. od 100 kg.

Na mocy rozporządzenia z dnia 12 września 1933 r. ogłoszonego w Jaurnal Officiel z dnia 15 września, przedłużony został do 1 października 1934 r., termin obowiązywania zwyżki cła na ziemniaki (poz. 83) i mąkę kartoflaną (poz. 319). Cło na ziemniaki wynosi więc obecnie 30 fr. od 100 kg.

Wyczerpane zostały przydzielone na III kwartał 1933 r. następujące kontyngenty w stosunku do „autres pays“: papier i tektura (poz. 461 M) papier tapetowy (poz. 461 bis); tektura w rolkach (poz. 462 b).

Dekretem z dnia 10 września wprowadzono opłaty licencyjne od świeżych foreli (poz. 45) 6 fr. i śniętych 5 fr. od 1 kg.

GRECJA. W dniu 8 września br. podpisany został układ handlowy między Grecją i Z. S. S. R., wprowadzający obrót kompensacyjny w zakresie wymiany towarowej między obu krajami w sosunku 1:1, za wyjątkiem zbóż, co do których istnieją odrębne postanowienia.

HOLANDJA. Z dniem 13 września 1933 r. skontyngentowany został na okres od 1 września do 1 grudnia import gwoździ drucianych — 50%, drutu żelaznego —

80% i kolczastego — 100% przeciętnego przywozu w analogicznym okresie w latach 1931/32.

JUGOSŁAWJA. Na mocy dodatkowej umowy z Francją wprowadzono m. in. zmiany w taryfie jugosłowiańskiej na (w nawiasie cła dot.): rękawiczki wełniane 500 (600); dodatkowa opłata na dziane wełniane lub jedwabne płaszcze kąpielowe itp. 150 (200) względnie 200 (150), obuwie gumowe 160 (200): papier rotacyjny 2 (12); papier pergaminowy 35 (90); noże do maszyn i t. d. 35 (50), niewymienione wyroby z żelaza kutego poz. 584 w zależności od wagi 22 do 60 dinarów (25 do 70). Podwyższone zostało cło na guziki z masy perłowej 600 (500).

W dn. 14 września br. podpisano układ w sprawie uregulowania przywozu jugosłowiańskich śliwek suszonych. Cło przywozowe niemieckie obniżono z 30 na 10 mk. w granicach kontyngentu rocznego w wysok. 80,000 q. Ponadto niemiecki przemysł przetworów owocowych otrzymał możność bezcłowego przywozu suszonych śliwek w granicach 65% jego zdolności przetwórczej, co odpowiada ilość 30.000 q. Ustalono jednocześnie, że zawarty w dn. 29 lipca b. r. układ jugosłowiańsko-niemiecki, oparty na zasadzie klauzuli największego uprzywilejowania, nie może być wypowiedziany wcześniej niż 31 marca 1934 r.

Dotychczas dewizy przydzielane mogły być tylko firmom zarejestrowanym. Ostatnio jednak władze rządowe uznały za słuszny wniosek izb handlowych, wykazujący konieczność przydzielania dewiz osobom, posiadającym świadectwa przemysłowe.

KANADA. Z dniem 1 listopada 1933 r. obowiązywać będzie przymus znakowania krajem pochodzenia wszelkich torebek papierowych, pudełek tekturowych i t. p. służących jako materjał do pakowania.

ŁOTWA. Z oświadczeń czynników miarodajnych wynika, że w najbliższym czasie mają być wprowadzone pewne zniżki celne, a jednocześnie złagodzone istniejące zarządzenia reglamentacyjne i dewizowe.

PERSJA Rozporządzenie rządowe z 13 czerwca 1933 r. zniosło ograniczenia dewizowe, stosowane uprzednio przy wywozie z Persji. Począwszy od 31 maja b. r. poświadczenia wywozowe uprawniają do otrzymania pozwoleń przywozowych w ciągu 6 miesięcy. Zobowiązania sprzedaży dewiz otrzymanych za towary wyeksportowane wzgl. zwrotu ich skarbowi zostały zniesione.

RUMUNJA. Rozporządzeniem z Nr. 151425 ustanowiono dodatkową opłatę od przędzy sztucznego jedwabiu, która wynosi 82 leje od 1 kg. Stanowi ona mniejwięcej 25% dodatkowej opłaty od przędzy jedwabiu naturalnego (325 od 1 kg.). Tkaniny z jedwabiu sztucznego traktowane są przy imporcie narówni z tkaninami z jedwabiu naturalnego ze zniżką 75%.

Ogłoszona została lista opłat licencyjnych, która jest do przejrzenia w P. I. E.

SZWAJCARJA. Z dniem 18 września 1933 r. wprowadzono zmiany odnośnie następujących pozycyj taryfy celnej szwajcarskiej, poz. 769 śruby i mutry żelazne, śruby do drzewa 80 fr. (dot. 35); poz. 830 śruby i mutry, gwoździe i t. p. miedziane do drzewa 100 fr. (dot. 40). Wagi automatyczne wszelkiego rodzaju 300.

WĘGRY. Z dniem 17 września 1933 r. weszły w życie zwyżki celne na następujące towary (w nawiasie stawka dotychczasowa), poz. 22 ser 100 (50): poz. 60 kukurydza 4 (2), poz. 71 nasiona buraków cukrowych 70 (10), nasiona buraków pastewnych 70 (b. cła), poz. 80 świeże śliwki i renklody 10 (2), poz. 114 cebula 12, czosnek 20 (dot. razem 6 kor. zł.), poz. 192 odpadki zwierzęce 30% ad valorem (b. cła), poz. 287 krzemian sodowy stały 6 (b. cła), poz. 442 kwas cytrynowy 100 (b. cła), poz. 447 dwusiarczek węgla 50 (15), poz. 469 gwoździe drewniane 30 (22), poz. 634 a) 700 (500), poz. 635 a 1,2, 1000, 550 (750); 550 b) 1,2, 1200, 600. (900, 600) i t. p.

WIELKA BRYTANJA. Z dniem 22 września 1933 roku, wejdzie w życie zwyżka cła na drób bity z 10% ad valorem jak dotychczas na 3 d. od 1 lb. — Zwyżką tą objęte zostają kury, kaczki i gęsi, natomiast indyki i perliczki opłacają cło poprzednie t. j. 10% ad valorem.

SPRAWY KOMUNIKACYJNE

NOWE WYDANIE CZECHOSŁOWACKO-POLSKIEJ TARYFY PORTOWEJ.

Dotychczasowa czechosłowacko-polska taryfa portowa uległa od czasu jej wydania 1 sierpnia 1931 r. tylu zmianom i uzyskała tyle uzupełnień, że już od dawna zamierzone było nowe wydanie tej taryfy. Nowe wydanie było już przed kilku miesiącami opracowane całkowicie, gdy nastąpiło ze strony kolei niemieckich, a później ze strony kolei, zainteresowanych w komunikacji adrjatyckiej, wprowadzenie bezwzględnej walki konkurencyjnej taryfowej, zmierzającej do pozbawienia portów polskich tranzytu zagranicznego. Ta zmiana sytuacji spowodowała Zarządy kolei polskich i czechosłowackich do poddania rewizji dopiero co wykończonego projektu nowej taryfy, która wskutek tego ukazała się dopiero 1 października br.

Podczas gdy dotychczasowa taryfa tej komunikacji ograniczała się do najniezbędniejszych posunięć konkurencyjnych wobec portów niemieckich, jedynie tylko odnośnie do takich towarów i takich relacyj, w których stawiane były ze strony interesantów czechosłowackich żądania umożliwienia im przewozu pewnych towarów w danych relacjach, to obecnie odpadł wzgląd, hamujący wystąpienie bardziej agresywne, i nowa taryfa zyskała znacznie na objętości, zawierając stawki konkurencyjne dla większej ilości artykułów w znacznie większej ilości relacyj, co umożliwi korzystanie z ulg, przyznanych ze strony zarówno kolei polskich, jak i czechosłowackich, także interesantom, prowadzącym swe przesyłki przez stacje Czech właściwych. Zwłaszcza donośnemi okażą się specjalne ulgowe stawki Aneksu do tej taryfy.

Skoro ze strony niemieckiej walka prowadzona jest nietylko środkami taryfowemi, lecz posunięto się do stosowania tego rodzaju środków dumpingowych, obliczonych chyba na krótką metę, jak zupełne zwolnienie przeważnej części artykułów tranzytowych od opłat portowych, od ładunków przy wywozie przez porty w Hamburgu i Bremie i dopuszczenie opłacania przewoźnego w Sperrmarkach, co obniża koszty przewozu kosztem wierzycieli zagranicznych o 32%, — to nowe wydanie omawianej taryfy zwiększy znacznie ofiary, które w tej walce konkurencyjnej koleje niemieckie przyjęły na siebie.

Formowanie wagonów zbiorowych ułatwione będzie nową taryfą przez wprowadzenie dzięki zabiegom tut. Urzędu Morskiego postanowień o stosowaniu stawek wagonowych przy nadawaniu w jednym wagonie pod pewnemi warunkami kilku przesyłek, najwyżej za 15 listami przewozowemi. O ile przesyłka taka zbiorowa nadaną jest za 6 lub większą ilością listów przewozowych, musi się składać z towarów, do których ma zastosowanie ta sama stawka opłat przewozowych. Jeśli zaś przesyłka zbiorowa nadaną jest za 5 listami przewozowemi lub mniejszą ilością listów przewozowych, wówczas składać się może z towarów różnie taryfowanych. Wagę brakującą do wymaganej doliczać się będzie zgodnie z obecnemi postanowieniami polskiej

taryfy wewnętrznej nie do towaru najdrożej taryfowanego, jak poprzednio, a do towaru o wadze największej, a dopiero przy równych wagach do towaru drożej taryfowanego.

Nowa taryfa składa się z taryf artykułowych na następujące grupy towarów:

W obu kierunkach:

1 Towary wszelkiego rodzaju, 3 Żelazo i stal, surowe i w półfabrykatach, stopy żelaza, 12 Zboże i ziarna roślin strączkowych, mąka, otręby, mąka pastewna, 15 Papier zwyczajny, gazetowy, pakowy, 24 Skóry i futra, 40 Owoce i przetwory owocowe, 50 Cement.

W kierunku do portów:

19 A Piwo, 32 G Antymon, 102 Drzewo, 104 Żelazo i stal, Wyroby żelazne i stalowe, 105 Maszyny rolnicze, lokomobile, traktory, walce drogowe, maszyny młynarskie, kotły parowe, 106 Szkło i wyroby szklane, 108 Blacha cynkowa i taśmy cynkowe, 113 Słód, 116 Tektura, 117 Miazga drzewna, celuloza ze słomy, 118 Magnezyt palony, zaprawa, cegły, płyty i retorty ogniotrwałe, kaolina, 120 Spirytus, 125 Cukier, 126 Trawertyn, 127 Wyroby gliniane, 129 Wyroby z drzewa, 130 Meble, 131 Dynamomaszyny, silniki elektryczne, transformatory, 134 Węgiel drzewny, 137 Amonjak, 138 Ogórki, 142 Wytwory suchej destylacji drzewa, 144 Makuchy, 145 Wytłoki buraczane, 148 Orzechy włoskie i laskowe, 154 Muł z wytapiania metali, 155 Cebula, czosnek, 156 Tkaniny płótniane, 158 Mączka skórzana, 162 Wyroby koszykarskie, 163 Przetwory mięsne, 164 Chmiel, 241 E Beczki z tłuszczów i olejów, 260 C Wełna do czyszczenia.

W kierunku od portów:

16 B Beczki z piwa, 32 A—F Metale nieszlachetne: Aluminjum, Miedź, Cyna, Mosiądz, Cyna, Ołów, 204 Taśmy żelazne, żelazo sztabowe i fasonowe, Olej mineralny surowy, 214 Ruda żelazna, manganowa, piryty, wypałki pirytowe, żużle i szlaki, 221 Fosforyty mineralne i superfosfaty, 222 Ryby, 223 Bawełna, 228 Jaja, Masło, 233 Włókna roślinne, 235 Azotan sodu, 236 Siarka i kwiat siarczany, 239 Ryż, 241 A—D Tłuszcze i oleje, 247 Nasiona lniane, 249 Azbest, włókna azbestu, 257 Mączka mięsna, rybia, 259 Guma, 260 A—B Wełna owcza, szmaty, 261 Ryby do wyrobu mączki rybiej, 265 Garbniki i ekstrakty.

Na przewóz następujących towarów taryfa przewiduje w Aneksie ulgi specjalne:

W obu kierunkach:

W taryfie artykułowej 1 na towary wszelkiego rodzaju.

W kierunku do portów:

W taryfie artykułowej 102 na drzewo celulozowe, tarte, progi kolejowe, drążki i deszczułki, kopalniaki, drzewo do użytku w rękodzielnictwie i przemysłowego, słupy telegraficzne i telefoniczne, maszty na przewody elektryczne, w tar. art. 104 na drut i gwoździe, w tar. art. 12 na mąkę.

W kierunku od portów:

W tar. art. 3 na złom żelaza, w tar. art. 214 na rudę żelaza, manganową, młotowiny żelazne, piryty, wypałki pirytowe, szlakę, w tar. art. 221 na fosforyty w tar. art. 241 na tłuszcze i oleje.

Co do wysokości stawek opłat przewozowych nowej taryfy podajemy za czasopismem wiedeńskiem „Allgemeiner Tarifanzeiger" następujące porównawcze zestawienie stawek opłat przewozowych tej taryfy i konkurencyjnych stawek do portów niemieckich i Tryjestu, a mianowicie:

Tar. art. 1 Towary wszelkiego rodzaju:

Od lub do	Gdynia		Brema		Hamburg		Szczecin		Tryjest
	10 t	15 t	10 t	15 t	10 t	15 t	10 t	15 t	10 t i 15 t
Praha Masaryk nadr.	3187	3083	3628	3505	3563	3448	3002	2915	3448
Cesky Brod	3213	3102	3693	3570	4653	4541	2908	2821	3469
Siatoros granica	3600	3523	4709	4592	3592	3469	4211	4121	

Tar. art. 223. Bawełna surowa, amerykańska (10 t).

Do	od Gdyni	Bremy	Tryjestu
Broumov	2589	2589	2930

Tar. art. 113 Słód (15 t)

Od	do Gdyni	Hamburga	Tryjestu
Trnava	1747	2156	1575
Sokolnice	1513	1799	1565

Tar. art. 117 Miazga drzewa, sucha, perforowana.

Od	do Gdyni		Szczecina		Tryjestu
Ružomberok	10 t	15 t	10 t	10 t	10 t i 15 t
	1708	1562	1986	1856	1830

wszystko liczone w halerzach czechosłowackich od 100 kg.

TARYFA POLSKO - CZECHOSŁOWACKO - JUGOSŁOWIAŃSKA Z PRZEŁADUNKIEM NA PRZYSTANIACH DUNAJOWYCH.

Niedawno toczyły się rokowania o rozszerzenie polsko-czesko-słowacko-dunajowej taryfy na linje kolei jugosłowiańskich. Kombinowana ta taryfa dawałaby możność bezpośredniej odprawy przesyłek między stacjami PKP a stacjami jugosłowiańskiemi z przeładunkiem w portach dunajowych czechosłowackich i jugosłowiańskich, co uczyniłoby przewóz tańszym przez częściowe wykorzystanie tanich frachtów rzecznych na Dunaju. Sprawa nie wyszła jednak ze stadjum wstępnych informacyjnych rokowań.

ZMIANY TOWAROWYCH TARYF KOLEJOWYCH.

Z dniem 1 października br., wprowadzono następujące zmiany w kolejowych taryfach towarowych:

W Taryfie Część I B:

Dostosowując postanowienia o stałym przewozie mleka do wcześniejszej zmiany taryfy wyjątkowej C6 obniżono i w tych postanowieniach klasyfikację mleka, serwatki, maślanki, śmietany i śmietanki przy przewozie w przesyłkach drobnicowych z kl. II do kl. III.

W klasyfikacji towarów do poz. 250 na węgiel kamienny zaliczono kaloryt, t. j. spreparowaną mieszankę miału węglowego.

W poz. 715 na pozostałości przeróbki bawełny, wymiatane z warsztatów przędzalnianych i tkackich skreślono dodatek „do użycia jako nawóz".

W poz. 1237, 1242, 1252. 1254 i 1256 na złom metali nieszlachetnych, oraz odpadki z obróbki tych metali skreślono dodatek „przeznaczone do przetopienia".

Poz. 1241 uzupełniono wymienieniem ołowiu „w stanie rozpylonym".

W Taryfie Część II, Zeszyt Ib.

Wykaz stacyj, przy których się znajdują olejarnie, uzupełniono stacją Ostrowiec — nad Kamienną i Poznań, wykaz stacyj tartacznych Wolbromem, wykaz stacyj, przy których znajdują się fabryki chemiczne i mydła stacją Toruń, wykaz stacyj, przy których znajdują się zakłady metalurgiczne stacją Międzyrzecz. W spisie kopalń węgla skreślono wpisaną we wrześniu kopalnię Małgorzata, a natomiast wpisano szyb Franciszek koło Będzina.

W taryfie wyjątkowej C1 uzależniono stosowanie tej tar. wyj. na przewóz przesyłek żywego drobiu, nadawanego do stacyj granicznych od udowodnienia przez nadawcę, że taką samą ilość drobiu wywiózł zagranicę, wobec czego odtąd ta ulga taryfowa dostępną będzie nie odrazu przy nadaniu, a dopiero w drodze zwrotu. Utrudnienie to taryfowe dotknie eksporterów drobiu właśnie obecnie w chwili najkrytyczniejszej dla tej gałęzi eksportu, gdy prohibicyjne podwyżki ceł niemieckich i angielskich, oraz wysokość opłat od poświadczeń na import do Francji stanęły na przeszkodzie podtrzymania eksportu drobiu do tych krajów, do których był dotychczas skierowany.

W Taryfie wyjątkowej C7 na kości surowe przy dowozie do zakładów chemicznych zniesiono dotychczasowe ulgowe stawki 5t, a przewidziane tylko 10t i 15t, pozostawiając dotychczasowe stawki 5t jako 10t, zaś 10 t jako 15t do 95 km., a na dalsze odległości jako 10t stawki cokolwiek tylko niższe stawki od dotychczasowych 5t, a jako 15t od 96 km. stawki opłat przewozowych, zniżające się równomiernie z wzrostem odległości od stawek kl. 12c do kl. 17c, które dotyczas stosowane były w tej tar. wyj., jako stawki 10t od 400 km. począwszy. Jako rekompensatę za to podrożenie dowozu surowca otrzymały wspomniane zakłady ulgę na eksport śrutu kostnego i mąki kostnej w poz. c 14 Aneksu.

Taryfę wyj. E1 rozszerzono na *kaloryzyt.*

W taryfie wyj. F1 zmieniono określenie przedmiotu „kaolina mielona, szlamowana" na *„kaolina mechanicznie do dalszej przeróbki przysposobiona".*

W tar. wyj. H3 rozszerzono obszar jej ważności na stacje Bliżyn, Skarzysko, Kamienna i Wąchock, zaś *w tar. wyj. M6* na stację Tarnów.

Stosowanie *tar. wyj. H7* rozszerzono na *drut żelazny i stalowy, także pokryty miedzią lub niklem.*

W tar. wyj. J1 wprowadzono deklasyfikację na *biel cynkową i satynową* w przesyłkach drobnicowych na kl. III.

W tar. wyj. K5 skreślono *dachówki i płytki cementowo-azbestowe (eternitowe).*

W tar. wyj. N 1a, N 1b, N 2a i N 2b wprowadzono ulgę na przewóz *produktów kopalnianych naftowych z Drohobycza* z obliczeniem przewoźnego za odległość z Borysławia.

W Taryfie Część II, Zeszyt 2.

W ogólnych warunkach stosowania taryf wyjątkowych portowych zawarte jest postanowienie, że kolej jest uprawnioną żądać od nabywcy lub odbiorcy przesyłek dowodu, że przesyłki, przewiezione na zasadzie zawartych w nich ulg taryfowych, były morzem dowiezione, wzgl. wywiezione. Dokumentami, których przedłożenia kolej w tym celu może żądać, miały być według pierwotnego brzmienia taryfy księgi handlowe, deklaracje celne, konosamenty lub ich kopje, a przy węglu bunkrowym także pokwitowania szturmańskie lub kapitana statku.

Z dniem 15 lipca br. w postanowieniu tem skreślono księgi handlowe, konosamenty i ich kopje, oraz pokwitowania szturmańskie lub kapitana okrętu na węgiel bunkrowy. Obecnie dodano deklaracje wywozowe. Zmiana ta postanowień taryfowych uniemożliwia w handlu shipchandlerskim przeprowadzenia dowodu, że towary dostarczone na statki wywieziono morzem i byłoby pożądanem przywrócenie poprzedniej redakcji wspomnianego postanowienia, zwłaszcza, że deklaracje wywozowe użyte często być muszą na inne cele i nie mogłyby być przedłożone dla kolejowych celów kontrolnych.

Taryfę wyjątkową PE1 rozszerzono na *kaloryzyt.*

Ulgę specjalną p. 5 *tar. wyj. PH4* przedłużono dalszy rok do 30 września 1934 r.

W Aneksie do Taryf Część II.

W poz. c 5 na drób żywy wprowadzono zmianę identyczną ze zmianą w tar. wyj. C 1.

Na eksport śrutu kostnego i mąki kostnej przez porty polskie ustanowiono 20 proc. opust ze stawek tar. wyj. M8 poz. C 14.

Poz. d 9 na wiklinę koszykarską, rozszerzono na *kije wiklinowe okorowane.*

Stworzono nowe poz. z ulgowemi stawkami opłat przewozowych *d 5 na drzewo opałowe* do Horodenki, *poz. g 9 na krochmal mokry* (zielony) ze stacji Toruń Mokre do Lubonia przy przewiezieniu 3.000 t w ciągu 5 miesięcy, *poz. j 11* na przewiezienie w ciągu 3 miesięcy 1.500 t. *sody amonjakalnej i kaustycznej* do Łodzi, *poz. l 5* na wywiezienie najmniej 2.500 t. *papieru natronowego* przez porty polskie, z Kalet.

W poz. 15 przyznano na wywóz przez porty polskie 2000 t *saletry potasowej* z Chorzowa specjalną ulgową stawkę, opłat przewozowych.

W poz. l 3 na celulozę podwyższono dotychczasowy kontyngent 5.000 t na 6.000 t.

Do poz. m 2 dodano *proszek torfowy i ściółkę torfową.*

Z dniem 1 listopada br. *w poz. m 2 i m 3* uzupełniono w warunkach stosowania postanowienie, że w listach przewozowych na przesyłki, korzystające z tej ulgi taryfowej powinno być zaznaczone, iż są przeznaczone do nawożenia na obszarze Polski lub W. M. Gdańska. Równocześnie takie same uzupełnienie wydano do *tar. wyj. M5, M9, M10 i M11* Taryfy Część II, Zeszyt 1b.

W polsko-rumuńskiej taryfie portowej, której nowe wydanie nie ukaże się przed 1 stycznia n. r. i która wskutek tego będzie jeszcze przedłużoną do końca br. zaliczono klepki i dna beczkowe do towarów, które przewozi się bez dodatku w wagonach krytych. W odnośnej publikacji zaszedł błąd drukarski w wymienieniu poz. 13, zamiast działu B.

W polsko-sowieckiej taryfie Część I zmieniono redakcję postanowienia o obliczaniu przewoźnego na linjach PKP za towary, nie wymienione w tej taryfie związkowej, na linjach ZSRR. Wyznaczono maksymalne normy do załadowywania wagonów sowieckich. Opłatę za ubezpieczenie wartości dostawy zmniejszono z 0,025 proc. na 0,01 proc. Termin do wnoszenia reklamacyj z tytułu przekroczenia terminu dostawy przedłużono z obowiązujących według K. M. 14 dni na 30. Przepisy o przewozie towarów płynnych w cysternach prywatnych właścicieli rozszerzono na ryby żywe i towary, podlegające łatwemu zepsuciu oraz na wagony izotermiczne prywatnych właścicieli. W Części II zeszyt A tej taryfy poza przeredagowaniem przepisu o użytkowaniu wagonów krytych w komunikacji bezprzeładunkowej, zniżono na linjach kolei polskich taryfę na przewóz rudy chromowej z ZSRR do Polski do poziomu stawek opłat przewozowych na rudę manganową taryfy wyjątkowej H2 polskiej taryfy wewnętrznej.

ODWOŁANIE OBOWIĄZKU KOLEI NAPEŁNIANIA LODEM WAGONÓW LODOWNI NA STACJACH GRUDZIĄDZ, TCZEW I PUCK.

Ministerstwo Komunikacji wstrzymało, przewidziane w części I-B § 90 Taryfy Towarowej, napełnianie i uzupełnianie lodem wagonów lodowni przez kolej na st. Grudziądz od 18. IX. 1933 r., na st. Puck od 20. IX. 1933 r. i na st. Tczew od 29. IX. 1933 r.

WSTRZYMANIE ŁADOWANIA ZIEMNIAKÓW NA PEWNYCH STACJACH NA POMORZU.

Na podstawie zarządzenia Województwa Pomorskiego Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Gdańsku wstrzymała z dniem 11 września 1933 r., aż do odwołania, ładowanie ziemniaków na stacjach: Bąk, Będźmirowice, Czersk, Gutowiec, Kąrsin, Lubichowo, Olpuch, Osieczno, Piesienice, Pinczyn, Starogard, Szałamaje Zblewo i Żabno koło Starogardu z powodu stwierdzenia zarazy raka ziemniaczanego.

Ładowanie ziemniaków wewnątrz okręgu ochronnego jest dozwolone, jak również pochodzących z terenów nieochronnych, może być dokonywane na stacjach zamkniętych dla wywozu ziemniaków, jedynie za okazaniem świadectwa gminy, że miejscowość z której ziemniaki pochodzą, leży poza terenem ochronnym.

Minister Komunikacji zatwierdził powyższe zarządzenie w dniu 18 września 1933 r.

PRZYSTĄPIENIE KOLEI PRYWATNEJ HERBY NOWE — GDYNIA DO KONWENCJI MIĘDZYNARODOWEJ.

Kolej prywatna Herby Nowe — Gdynia, eksploatowana przez P. K. P. na rachunek Francusko-Polskiego Towarzystwa Kolejowego, Spółka Akcyjna, została wpisana na listę kolei żelaznych oraz linij samochodowych i wodnych, do których stosują się Konwencje Międzynarodowe o przewozie osób, bagażu i towarów kolejami żelaznemi z dnia 23 października 1924 r. Zgodnie z art. 58 § 2 wspomnianych konwencyj, Urząd Centralny przewozów międzynarodowych kolejami żelaznemi w Bernie ustalił datę przystąpienia omawianej kolei do komunikacji międzynarodowej na dzień 24. IX. 1933 r.

KOMUNIKACJA TELEFONICZNA Z AFRYKĄ PÓŁNOCNĄ.

Dyrekcja Poczt i Telegrafów komunikuje, że wprowadza się ruch telefoniczny między Polską a Algierem, Marokiem Francuskiem i Tunisem.

W Polsce dopuszcza się narazie do ruchu: Warszawę, Bielsko, Bydgoszcz, Gdynię, Katowice, Kraków, Lublin, Lwów, Łódź, Poznań i Wilno.

W ruchu telefonicznym w powyższych relacjach dopuszczone są państwowe i prywatne rozmowy zwykłe i pilne oraz uprzedzenia o rozmowę i wezwania do rozmównicy.

Godziny służby ruchu określa się od godz 7 do 10 i od godz. 12 do 16 w dni powszednie oraz od godz. 7 do 10 w niedziele i święta (według czasu środkowo-europejskiego).

Opłaty w poszczególnych relacjach są następujące:

a) Opłata za trzyminutową rozmowę zwykłą:

Relacje telefoniczne między Polską a	Pełna opłata fr.
Algierem	43
Marok. Franc. i Tanger	43
Tunis	46

b) Opłata dodatkowa za uprzedzenie o rozmowie lub wezwanie do rozmównicy:

Algierem	8,03
Marokiem i Tangerem	8,03
Tunisem	8,33

c) Opłata dodatkowa za doręczenie wezwania do rozmównicy poza miejscowym okręgiem doręczeń w Algierze i Tunisie 1 fr.

W Maroku wezwania do rozmównicy poza miejscowym okręgiem doręczeń nie są dopuszczone.

KOMUNIKATY I INFORMACJE

ULGI W SPŁACIE NADZWYCZAJNEJ DANINY MAJĄTKOWEJ

Minister Skarbu okólnikiem z dnia 22 sierpnia 1933 r. L. D. V. 37363/2/33 zarządziło w sprawie ulg w spłacie nadzwyczajnej daniny majątkowej co następuje:

„Na podstawie ustępu 2 art. 9 ustawy o nadzwyczajnej daninie majątkowej (Dz. U. R. P. Nr. 29, poz. 248) upoważnia się Panów Prezesów Izb Skarbowych (Naczelnika Wydziału Skarbowego) oraz kierowników urzędów skarbowych do udzielania indywidualnych ulg w spłacie nadzwyczajnej daniny majątkowej w II grupie kontyngentowej w drodze rozkładania na raty należnych z tego tytułu kwot najdalej do końca roku podatkowego.

Powyższe ulgi mają być udzielane w wypadkach, gdy jednorazowe uiszczenie daniny mogłoby zagrażać egzystencji ekonomicznej płatników.

Niniejsze upoważnienie przysługuje:

1. przy daninie do zł. 1000 kierownikom urzędów skarbowych,

2. przy daninie ponad zł. 1000 Prezesom Izb Skarbowych (Naczelnikowi Wydziału Skarbowego).

Z uwagi na konieczność otrzymania preliminowanych miesięcznych wpływów ulg należy udzielać z jaknajdalej idącą ostrożnością".

UPROSZCZENIE URZĘDOWANIA W DZIEDZINIE PAŃSTWOWEGO PODATKU PRZEMYSŁOWEGO.

Celem uproszczenia urzędowania w dziedzinie państwowego podatku przemysłowego, zarządziło Ministerstwo Skarbu co następuje:

1. Wszystkie niezałatwione dotychczas podania o ulgowe świadectwa przemysłowe na rok 1933 i lata ubiegłe załatwią Izby Skarbowe (Wydział Skarbowy) we własnym zakresie działania, przyczem Ministerstwo Skarbu zastrzega w swojej decyzji jedynie wypadki przeklasowania z I do II kategorji świadectw przemysłowych dla przedsiębiorstw handlowych oraz przeklasowania, dotyczących pierwszych pięciu kategoryj świadectw przemysłowych dla przedsiębiorstw przemysłowych (z I do II, z II do III, z III do IV, z IV do V, z V do VI.)

W związku z powyższem Ministerstwo Skarbu dodatkowo do uprawnień, określonych w okólnikach z dnia 14-go grudnia 1932 r. L. D. V. 53541/4/32 i z dnia 6 maja 1933 r. L. D. V. 4541/4/33, upoważnia Izby Skarbowe (Wydział Skarbowy) do udzielania ulg przy nabywaniu świadectw przemysłowych w wyżej oznaczonych granicach w tych wypadkach, gdy nabycie właściwego świadectwa przemysłowego mogłoby zagrozić egzystencji gospodarczej odnośnego przedsiębiorstwa.

Celem uniknięcia na przyszłość wnoszenia do Ministerstwa Skarbu licznych zażaleń w sprawie ulgowych świadectw przemysłowych — Izby Skarbowe (Wydział Skarbowy) winny zezwalać na nabywanie na rok 1933 świadectw przemysłowych niższych kategoryj w tych wszystkich wypadkach, w których wysokość ustalonego za rok 1931, względnie 1932 obrotu nie przekracza norm, ustalonych przytoczonemi wyżej okólnikami z dnia 14 grudnia 1932 r., i 6 maja 1933 r.

W razie przyznania ulgi Izby Skarbowe (Wydział Skarbowy) upoważnione są również do uchylania swych poprzednich decyzyj oraz do umarzania nałożonych kar pieniężnych z art. 98 ustawy o państwowym podatku przemysłowym (Dz. U. R. P. Nr. 17 z r. 1932, poz. 110).

2. Odpowiedź na skargi, złożone do Najwyższego Trybunału Administracyjnego na orzeczene komisyj odwoławczych do spraw podatku przemysłowego (Izb Skarbowych), wraz z aktami mają Izby Skarbowe (Wydział Skarbowy) przesłać bezpośrednio i terminowo do Najwyższego Trybunału Administracyjnego.

W związku z tem przypomina się okólnik z dnia 11 sierpnia 1932 r. L. D. V. 33466/1/32, na podstawie którego Prezesi Izb Skarbowych (Naczelnik Wydziału Skarbowego) upoważnieni są do uchylania zaskarżonych do Najwyższego Trybunału Administracyjnego orzeczeń komisyj odwoławczych do spraw podatku przemysłowego w wypadkach stwierdzenia istotnych wadliwości postępowania wymiarowego.

Zarazem upoważnia się Prezesów (Pana Naczelnika Wydziału Skarbowego) do uchylenia również zaskarżonych do Najwyższego Trybunału Administracyjnego orzeczeń Izb Skarbowych (Wydział Skarbowy) w sprawach podatku przemysłowego, wydanych przez Izby Skarbowe (Wydział Skarbowy), jako instancje odwoławcze (art. 57 ustęp drugi oraz art. 114 ustawy o państwowym podatku przemysłowym), w wypadkach stwierdzenia istotnych wadliwości postępowania wymiarowego.

Pozatem winny być uchylone zaskarżone do Najwyższego Trybunału Administracyjnego orzeczenia komisyj odwoławczych i Izb Skarbowych w sprawach podatku przemysłowego, o ile w analogicznej kwestji zapadł już wyrok Najwyższego Trybunału Administracyjnego, rozesłany w formie okólnika do władz skarbowych, wzgl. sporna kwestja została w międzyczasie uregulowana przez Ministerstwo Skarbu.

3 Również upoważnia się Prezesów (Pana Naczelnika Wydziału Skarbowego) do uchylania orzeczeń komisyj odwoławczych do spraw podatku przemysłowego, w tych wypadkach, gdy w postępowaniu odwoławczem został naruszony przepis art. 90 ustawy o państwowym podatku przemysłowym, a płatnik złożył zażalenie

wzgl. prośbę o uchylenie orzeczenia komisji odwoławczej z powodu naruszenia art. 90 — w terminie, przysługującym mu do wniesienia skargi do Najwyższego Trybunału Administracyjnego tj w terminie dwumiesięcznym, licząc od dnia doręczenia orzeczenia komisji.

4. Upoważnia się także Prezesów (Pana Naczelnika Wydziału Skarbowego) na podstawie ustępu 2 art. 94 ustawy o państwowym podatku przemysłowym na przedłużenie w odpowiednich indywidualnych wypadkach terminu do składania zeznań o obrocie (art. 55 ustawy) na okres jednego miesiąca (do dnia 15 marca włącznie). (Okólnik Min. Skarbu z dnia 7. 8. 1933, L. D. V. 37690/4/33).

PRZEMYSŁ I HANDEL RYBNY NA WYBRZEŻU

NUMER 11 12. X. 33.

ROLA KAPITAŁU ZAGRANICZNEGO W GDYNI

Zagraniczne kapitały coraz częściej przenikają do Gdyni, lokując się w dziedzinach handlowo - przemysłowych, zwłaszcza takich, gdzie brak było polskich placówek, nieobeznanych z daną branżą.

Kapitał zagraniczny przynosi równocześnie swoich ludzi-fachowców koniecznie potrzebnych w początkowych fazach rozwojowych przedsiębiorstwa, przynosi swoje maszyny i urządzenia, o ile takowych w kraju nabyć nie można (o ile chodzi o przedsiębiorstwa przemysłowe).

Kapital zagraniczny interesuje się Gdynią, bo ma tutaj wszelkie warunki rentowności i pomyślnego rozwoju. Odnosi się to zwłaszcza do uprzemysłowienia portu. Odnośne kapitały zagraniczne otrzymują na terenie ich pionierskiej pracy w Gdyni wszelkie możliwe ułatwienia.

Chcielibyśmy jednak na tem miejscu zwrócić uwagę na występujące niekiedy zbyt małe liczenie się z polską myślą gospodarczą przez kapitał, zaangażowany w Gdyni i to nietylko kapitał zagraniczny, ale nawet i krajowy.

I tak np. w porcie rybackim w Gdyni istniała od roku pierwsza w Polsce rafinerja tranu leczniczego, założona przez kapitał norweski i prowadzona przez fachowców norweskich. Powstanie tej placówki było bardzo pożądane w planie ogólnego uprzemysłowienia Gdyni, zwłaszcza dzięki wytworzonej konkurencji (druga rafinerja tranu istnieje od ośmiu lat na terenie W. M. Gdańska), cena hurtowa tranu spadła z 360,— zł na kwotę 206,— zł za 100 kg tranu leczniczego. Tak więc dzięki powstaniu w Gdyni rafinerji tranu leczniczego, ogólna akcja czynników rządowych, celem spowodowania zniżki cen i na tym odcinku doznała powodzenia, gdyż zniknął dotychczasowy monopol i wysokie ceny.

Rafinerja tranu, będąc konkurencyjną, otrzymała dostawę do Związku Kas Chorych. W międzyczasie jednak otrzymała rafinerja tranu w Gdyni, jak nam wiadomo, zapewnienie większych dochodów o ile produkcja będzie całkowicie wstrzymaną, wedle systemu stosowanego u nas w niektórych syndykatach. Rafinerja tranu w Gdyni będzie otrzymywała podobno specjalne premje za bezczynność od ilości beczek wyprodukowanych przez konkurencyjną rafinerję (ok. 15,— zł od beczki, co przy produkcji sześciu tysięcy beczek da się łatwo obliczyć.)

Tak więc kapitał zagraniczny zamknął Gdyni rafinerję tranu, fachowy kierownik produkcji wyjechał do Norwegji, a my jesteśmy w Gdyni — na tem samem miejscu co przed rokiem, czyli bez rafinerji tranu. W danym wypadku wykazał kapitał zagraniczny zupełnie nieliczenie się z naszą myślą gospodarczą.

Musimy jednak wyciągnąć praktyczne wnioski z danej nam lekcji poglądowej.

Należy położyć większy nacisk na kształcenie polskich fachowców w dziedzinach handlowo-przemysłowych, aby w razie wycofania się kapitału zagranicznego można było utrzymać ciągłość przedsiębiorstwa. Nasze władze administracyjne, dając zezwolenie na zatrudnienie zagranicznego fachowca, stawiają zawsze warunek dokształcania polskich fachowców. Cała jednak bieda w tem, że strona wykonawcza tego zarządzenia nie jest dopilnowana.

Jeżeli weźmiemy pod uwagę kapitał holenderski, pracujący z nami w przedsiębiorstwach połowu śledzi na Morzu Północnem, to i w tej dziedzinie możemy domagać się kształcenia nietylko siły roboczej, t.j. rybaków polskich, ale i solarzy oraz ludzi obeznanych z eksploatacją parowców rybackich, mechaników i kapitanów statków. Nie możemy bowiem po szeregu lat pozostać na lodzie, o ile kapitały obce, z tych czy innych powodów, wycofają się z przedsiębiorstw.

Nie wiemy, jak te sprawy wyglądają w innych działach na terenie Gdyni, zagadnienia jednak tu poruszane, są zbyt poważne, aby pozostać mogły nieporuszone i niezałatwione.

Bronisław Sotkowski

Kierownik Hali i Chłodni Rybnej.

KRONIKA.

PRZEDSTAWICIELSTWA FIRMY „MEWA"

W związku z notatką w sprawie firmy „Mewa" Sp. Akc. w Gdyni, która ukazała się w nr. 26 „Biuletynu Informacyjnego" (str. 30) z dnia 30 września 1933 r. otrzymaliśmy wyjaśnienie, że firma Pommern &Thomson nie posiada przedstawicielstwa firmy „Mewa" na terenie Polski.

Firma „Mewa" Sp. Akc. w Gdyni przeprowadza obecnie organizację sprzedaży śledzi z własnych połowów. Na terenie Wielkopolski otworzyła własną reprezentację, powierzając ją P. A. Strzyżewskiemu w Poznaniu, Al. Marcinkowskiego nr. 2, tel. 55-80. W Warszawie reprezentuje firmę „Mewa" firma „Polśledź" Sp. z o. o. ul. Sienna 22; w Grodnie — firma „Śledźimport" ul. Batorego 8. i t. d.

— **Połowy morskie w miesiącu wrześniu br.** (dane Morsk. Urzędu Ryback.) osiągnęły ogółem 325.660 kg. o wartości 187.947,— zł.

Z tej ilości sprzedano na wybrzeżu 150.550 kg. o wart. 93.122.— zł. Do wędzarń na wybrzeżu 36.490 kg. o 36.068,— zł. (przeważnie węgorze, śledziki i duże flądry). Do Gdańska wywieziono 128.620 kg. o wartości 36.757,— zł. Zagranicę eksportowano 10.000 kg. węgorzy — 22.000,— zł.

Największe ilości ryb łowili rybacy na Helu bo 168.310 kg. — 29.272,— zł. Gdynia dostarczyła 60.420 kg. o wartości 24.173,— zł. Rybacy na półwyspie od Jastarni do Wielkiej Wsi: 66.190 kg. — 113.822.— zł. Rybacy od Chłapowa do Pucka od Pucka do Obłuża (obok Gdyni): 24.410 kg. — 16.007,— zł.

Najbardziej cenną zdobyczą były węgorze: 58.360 kg. — 128.392,— zł. Na drugiem miejscu są flądry: 59.030 kg. — 25.274.— zł. Następnie śledziki, które mimo wielkiej ilości 177.570 kg. — przyniosły rybakom zaledwie 17.757.— zł. czyli przeciętnie 10 gr. za kg. Łososie (troć): 450 kg. — 1.800.— zł. Kwapy (mietusy): 13.770 kg. — 6.885 zł. Dorsze: 12.090 kg. — 3.627 zł. Sieja: 50 kg. — 100 zł. Certy 830 kg. — 249 zł. Ryby słodkowodne (szczupaki, okonie, płotki, łowione w Zatoce Puckiej): 3.510 kg. — 863 zł.

— **Import śledzi solonych przez Gdynię** nie traci na swem dotychczasowem natężeniu i rozwija się normalnie. Od dnia 15 września do dnia 6 października

przywiozło sześć statków z Anglji, Norwegji i Islandji: 4.768 całych beczek i 1.849 połówek. Oprócz tego z polskich połowów F-my „Mewa" przywieziono na trzech statkach z Holandji 2.140 całych i 644/2 beczek w czasie od 21/9 do 6/10 br. Niezależnie od tego przychodzą śledzie z polskich połowów F-my „Mopol".

Śledzie solone zamagazynowano w Chłodni Rybnej oraz w magazynach tranzytowych Hali i Chłodni Rybnej.

Ruch wysyłkowy śledzi solonych do kraju i tranzytem był ożywiony. I tak od dnia 9 września do dnia 6 października br. wysłano drogą kolejową dziewięćdziesiąt wagonów dla odbiorców krajowych, a osiemnaście wagonów tranzytem do Czechosłowacji i Rumunji. Oprócz tego wysyła się znaczne ilości beczek ze śledziami drogą wodną Wisłą berlinkami wgłąb kraju.

— **Poraz pierwszy przez Gdynię pójdą śledzie w lodzie z Anglji** dla potrzeb przemysłu konserw rybnych w kraju (dotychczas przez Gdynię sprowadzano tylko śledzie świeże w lodzie z Norwegji w miesiącach zimowych).

Próbną przesyłkę drogą morską sprowadza Syndykat Przemysłu Konserw Rybnych już w najbliższym tygodniu. O ile ta pierwsza próba okaże się pomyślną zyska Gdynia nowy artykuł przywozowy w okresie: październik, listopad, grudzień.

Dotychczas śledzie angielskie w lodzie sprawadzano tranzytem przez Niemcy za pośrednictwem Hamburga.

— **Szczegółową inspekcję urządzeń Hali i Chłodni Rybnej oraz Magazynów Tranzytowych dla śledzi** dokonano w dniu 4 października przez przybyłych do Gdyni z Warszawy p. p.: nowomianowany Dyr. Departamentu Morskiego Inż. L. Możdżeński, Dyr. Biura Person. W. Bystrowski, Nacz. Wydz. Budżet. J. Zalewski, Dyr. Gab. Min. Przem. i Hand. K. Patek.

— **Międzynarodowy Zjazd Komisji do Badań Łososiowych (biologicznych)** obradował w Gdyni w dniach 9 i 10 października. Jest to jedna z komisyj stałych istniejących przy Międzynarodowej Radzie do Badań Morza, a przewodniczącym tej komisji jest prof. Uniwersytetu Jag. Dr. Michał Siedlecki. Obrady odbywają się w Państw. Instytucie Metereologicznym w Gdyni, a przeniosą się w dniu 11 bm. do polskich wylęgarni łososia na podkarpaciu (Nowy Targ).

Na zjazd przybyli uczeni z Francji, Anglji, Szkocji, Islandji, Szwecji, Danji, Niemiec, Łotwy i Finlandji. Ze strony polskiej udział biorą oprócz wymienionego już przewodn. Prof. Dr. M. Siedleckiego pp.: Dr. T. Spiczakow, S. Sakowicz, S. Żarnecki, Dr. M. Bogucki, A. Hryniewicki, B. Dixon, Dłuski.

Jest wielkim sukcesem dla Polski, że gości u siebie na zjeździe tylu znakomitych uczonych, którzy będą mieli okazję zapoznać się na miejscu z polskim dorobkiem naukowym w dziedzinie badań łososiowych.